

Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115495715>

A1
N
E 77

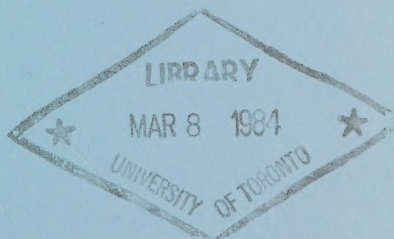
Tariff Board



1984-85 Estimates

Part III

Expenditure Plan



The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1985-III-18
ISBN 0-660-52472-4

Canada: \$3.00
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1984-1985 Estimates

Part III

Tariff Board



Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into three sections. Section I presents an overview of the Program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates in order to provide continuity with the other Estimates documents.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section and a financial summary in Section I provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.



Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates

Section I
Program Overview

A.	Highlights	5
B.	Financial Summary by Activity	6
C.	Background	
1.	Introduction	6
2.	Legal Mandate	6
3.	Program Objective	7
4.	Program Organization for Delivery	7
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	8
2.	Initiatives	8
3.	Program Effectiveness	8

Section II
Analysis by Activity

A.	Appeals	9
B.	References	11
C.	Administration	13

Section III
Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	15
2.	Personnel Expenditures	16
B.	Cost Analysis	16

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,614,000 in support of the Tariff Board Program. The remaining expenditures; estimated at \$735,000, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	<u>1984-85</u>	<u>1983-84</u>	<u>Change</u>
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 35 — Tariff Board — Program			
Expenditures	1,614,000	1,544,000	70,000
Statutory — Salaries of the Members of the Tariff Board (R.Sc.T.-1)	511,000	494,000	17,000
Statutory — Contributions to Employee Benefit Plans	224,000	214,000	10,000
Total Program	2,349,000	2,252,000	97,000

Section I

Program Overview

A. Highlights

During 1984-85 the Tariff Board has the following goals:

- to complete investigation of Reference 157 "Goods Made/Not Made", to continue investigations under Reference 158 "General Preferential Tariff", and to commence the investigation of Reference 162 "Customs Co-operation Council Nomenclature" (CCCN) (see page 11);
- to process and/or adjudicate approximately 180 appeals registered with the Board from rulings made by the Deputy Minister of National Revenue for Customs and Excise (see page 9); and
- to maintain an appeal hearing turnover rate so as to increase the ratio of appeals heard within six months of date of appeal to total appeals (see page 8).

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Appeals	529	497	32	9
References	1,416	1,367	49	11
Administration	404	388	16	13
	2,349	2,252	97	
Authorized person-years	39	39	—	—

C. Background

1. Introduction

The Tariff Board, made up of a Chairman and six members, carries out one program consisting of two functions: to act as an independent commission of inquiry into matters on tariffs and trade, and to act as a quasi-judicial court of appeal. As required by law, three members constitute a panel for the purpose of appeal hearings and the Chairman may appoint any member or members for the purpose of an inquiry.

In its role as a commission of inquiry, the Board undertakes specific trade and tariff studies at the request of the Minister of Finance. In conducting an inquiry, the Board invites the submission of briefs and holds public hearings at which the views of importers, manufacturers and consumers can be heard. Based upon those hearings and the work of its own research staff, the Board makes such recommendations on these matters as it deems appropriate.

In its role as a court, the Board hears appeals resulting from rulings by National Revenue, Customs and Excise on tariff classification, valuation of goods for customs purposes, and the federal sales tax. The Board's powers also include the hearing of appeals on charges levied on petroleum and petroleum products and on the exportation of any oils. Its rulings are appealable to the Federal Court and the Supreme Court.

2. Legal Mandate

The Tariff Board was established in 1931. Its authority to carry out inquiries and to hear appeals is provided for under the Tariff Board Act. Its role as a quasi-judicial court of appeal is further specified in the Customs Act, the Excise Tax Act, and Anti-dumping Act and the Petroleum Administration Act.

3. Program Objective

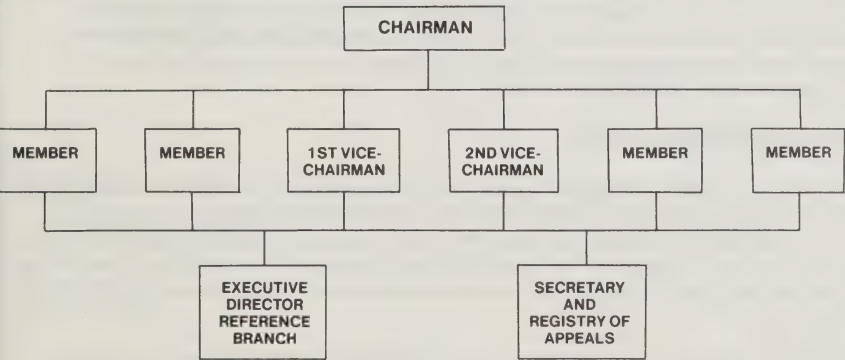
The statutory responsibility of the Board is to adjudicate upon appeals from customs and excise rulings made by the Department of National Revenue and to conduct studies of the Customs Tariff structure as directed by the Minister of Finance.

4. Program Organization for Delivery

The Tariff Board has one program consisting of three activities which parallel its organizational structure.

The Board has a total staff of 39 person-years. The members of the Board are appointed by the Governor in Council. The operations are entirely centralized in Ottawa although hearings and appeals are heard in other centres throughout Canada as appropriate.

Figure 2: 1984-85 Resources by Organization/Activity (\$000)



			Activity Totals
Appeals		529	529
References	1,416		1,416
Administration		404	404
(\$000)	1,416	933	2,349
Person-years	24	15	39

D. Planning Perspective

1. Environment

The number of appeals received is a function of various factors, all of which are beyond the control of the Board. The following developments are expected to increase the growth of received appeals in the years to come:

- the new federal sales tax legislation;
- the new Customs Act legislation in respect of valuation for duty; and
- the adoption of the new Customs Co-operation Council Nomenclature (CCCN) which will involve a complete change in Canada's tariff classification schedule and its import classification system.

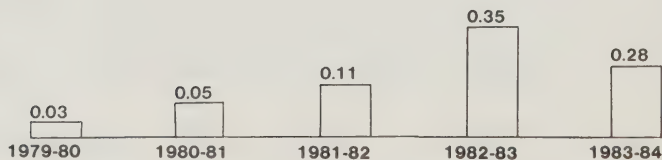
2. Initiatives

As outlined earlier, the Board's role is exclusively responsive and therefore does not generally lead to the formulation of initiatives. To improve its administrative efficiency, the Board has increased the existing capacity of hearing appeals by operating two courtrooms instead of one. The Board is now scheduling two simultaneous hearings when necessary.

3. Program Effectiveness

The number of appeals heard within six months compared to the total number of appeals received is one indicator of the level of service provided by the program. Figure 3 illustrates this ratio. The 1984-85 ratio is based on the first eight months of the year. Another indicator of the Board's effectiveness with respect to its reference operation is the extent to which its recommendations to the government have been implemented.

Figure 3: Ratio of Appeals Heard within Six Months to Total Appeals Received



Insofar as the inquiry role is concerned, a measure of effectiveness is the timeliness of the submission of reports to the Minister of Finance.

Section II
Analysis by Activity

A. Appeals

Objective

To process all appeals registered with the Board from rulings made by the Department of National Revenue, Customs and Excise and to adjudicate upon all those that are not withdrawn.

Resource Summary

The Appeals Activity represents 23% of the Tariff Board’s budget for 1984-85; 86% of the appeals’ budget is for personnel costs.

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Appeals	529	9	497	9	32	—

Description

In its role as a court of appeal, panels of three members of the Board hold public hearings and declare on appeals from rulings of National Revenue, Customs and Excise.

An appeal to the Board may be made from a ruling by the Deputy Minister, National Revenue, Customs and Excise on tariff classification or value for duty under section 47 of the Customs Act. The Board also hears as an appeal a reference by the Deputy Minister, under section 49 of the Customs Act. A ruling by the same Deputy Minister on the normal value and import price of goods may be appealed to the Board under section 19 of the Anti-dumping Act.

The Board may declare on what rate of federal sales tax is payable on an article or on transportation by air, or on whether or not the article or transportation by air is exempt from tax under section 59 of the Excise Tax Act. The Board may also declare on whether any charge is payable or the amount of the charges payable on any petroleum or petroleum products or on the exportation of any oils under the Petroleum Administration Act.

A declaration of the Tariff Board is final and conclusive, subject only to appeal to the Federal Court of Canada. There are no court costs or charges assessed to parties appearing before the Tariff Board. Although many appellants are represented at a hearing by counsel or by a customs consultant, an appellant may appear on his own behalf and conduct his own case.

The rules of the Board are informal in order to keep it a court of easy access. The Board publishes "An Informal Guide for Parties in Appeals Before the Tariff Board", which is available without charge from the Secretary. Appeals are usually heard in the Board's courtroom in Ottawa. The Board hears appeals in Western Canada in the fall session and in the Atlantic provinces in the spring session.

Performance Information/Resource Justification

Resources can be justified by the number of appeals received, the number of appeals heard, and the average lapse of time from the receipt of an appeal to the Board's declaration. This information is provided in Figure 5.

Figure 5: Number of Appeals Received and Heard and Turnaround Time

	1984-1985 ¹	1983-1984 ¹	1982-83	1981-82
No. of appeals received	180	160	119	108
No. of appeals heard and declared	70	50	82	76 ²
Turnaround (in months)	8	11	16	19 ³

¹ Projected figures.

² This figure includes 30 appeals which were heard at one hearing session.

³ The weight of one appeal is given to the 30 above-noted appeals to compute the turnover time.

B. References

Objective

To undertake inquiries into tariffs and trade matters as referred by the Minister of Finance.

Resource Summary

The References Activity represents 60% of the Tariff Board's budget for 1984-85. 88% of the costs of the References Activity are personnel-related.

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
References	1,416	24	1,367	24	49	—

Description

This activity comprises the compilation of data and information, of which the non-confidential portion is distributed in background papers to interested parties prior to the hearing to encourage informed discussions of the subject matter under review. It also consists of independent statistical research and economic analysis by the staff. It includes, furthermore, analysis of submissions from interested parties and the formulation of questions for examining these parties at the public hearing. Public inquiries also involve the preparation of reports appraising and evaluating all evidence brought before the Board and gathered by means of independent investigations, which are provided to all interested parties prior to the final hearing.

On completion of the inquiry, a report is prepared containing the Board's conclusions and recommendations on rates of duty, the wording of tariff items and any other matters referred to the Board by the Minister. The report of the Board is printed and forwarded to the Minister of Finance who is required by law to table it in Parliament, if in session, within two weeks, or if not in session, within two weeks of the first day of the next session. At this point the report becomes a public document which can be obtained by any interested person.

Hearings of the Board on inquiries are conducted on an informal basis to ensure the fullest public participation and openness in presenting viewpoints. People making oral submissions or presenting briefs do not need to be represented by counsel.

Performance Information/Resource Justification

As every reference differs in its complexity, it is not possible to measure performance on this basis. Resources can, however, be justified on the basis of the number of references completed, ongoing and started in one year. Figure 7 displays the trend.

Figure 7: Statistics on References

	1984-85	1983-84	1982-83	1981-82
Total P-Y	24	24	24	24
On-going references at beginning of fiscal year (F-Y)	3	1	5	5
References started in F-Y	1	n/a	3	5
Total references	4	n/a	8	10
References completed during F-Y	2	n/a	7	5

Program Effectiveness

An indicator of the effectiveness of the Board's reference operation is the extent to which its recommendations to the government have been implemented. A study of this covering the period 1954 to 1979 revealed that between 80-90 per cent of the Board's recommendations had been positively acted upon. Implementation of the proposals made more recently with respect to the General Preferential Tariff (Reference 158), customs valuation (Reference 159 — Part I), and rubber footwear and colour television sets (References 160 and 161) indicate that the earlier level is being maintained.

C. Administration

Objective

To provide administrative, personnel and financial services to the Tariff Board.

Resource Summary

The Administration Activity represents 17% of the Tariff Board's budget for 1984-85. 65% of the costs are personnel-related.

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	404	6	388	6	16	—

Description

Administrative Services: administration, design and maintenance of office support systems.

Financial Services: administration, design and maintenance of financial system; provision of financial services and advice.

Personnel Services: administration, design and maintenance of personnel system; provision of personnel services and advice.

Performance Information/Resource Justification

A measure of the performance of this activity is the percentage of dollars spent on this activity in relation to the total budget of the Program. The trend is displayed in Figure 9.

Figure 9: Comparison of Administration Expenditures and Program Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Administration	404	388	339
Total Program	2,349	2,252	2,101
Percentage	17	17	16

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 10: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	1,720	1,646	1,449
Contribution to employee benefit plans	224	214	229
Goods and Services			
Transportation and communication	159	151	94
Information	53	52	65
Professional and special services	111	111	192
Rentals	21	20	19
Purchases, repairs and upkeep	7	7	13
Materials, utilities and supplies	36	34	28
All other expenditures	5	5	4
Total operating	2,336	2,240	2,093
Capital	13	12	8
Total expenditures	2,349	2,252	2,101

2. Personnel Expenditures

Figure 11: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Appeals	9	9	9
References	24	24	24
Administration	6	6	6
	39	39	39

Figure 12: Authorized Person-Years and Salary Provision

	1984-85	Authorized Person-Years 1983-84	1982-83	Current Salary Range	1984-1985 Average Salary Provision
Management	8	8	8	47,960-93,040	71,462
Other	1	1	1		
Scientific, professional and administration	10	10	10	13,250-55,226	54,458
Technical	6	6	6	12,033-55,013	31,506
Administrative support	14	14	14	12,034-30,425	21,340

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 13: Program Cost by Activity for 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expenditures	Other Cost	Total Cost	Total 1983-84
Appeals	529	80	609	669
References	1,416	211	1,627	1,837
Administration	404	53	457	530
	2,349	344	2,693	3,036

B. Analyse des coûts

Tableau 13: Coût du Programme par activité pour 1984-1985
(en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement 1984-1985	Autres coûts	Coût total	Total 1983-1984		
				Appels Renvois Administration	
529	80	609	669	1,416	529
404	53	457	530	1,837	404
2,349	344	2,693	3,036		

2. Dépenses en personnel

Tableau 11 : Besoins en années-personnes par activité

Appels Renvois Administration	Budget des dépenses			Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
	1984-1985	1983-1984	1982-1983		
	9	9	6	39	39
	24	24	6		
	6				

Tableau 12: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Gestion Autre Sciences, professions et administration Technique Soutien administratif	Années-personnes autorisées			Échelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
	1984-1985	1983-1984	1982-1983		
	8	8	8	47,960-93,040	71,462
	1	1	1		
	10	10	10	13,250-55,226	54,458
	6	6	6	12,033-55,013	31,506
	14	14	14	12,034-30,425	21,340

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

I. Dépenses par article

Tableau 10: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Personnel		
			Traitements et salaires	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	Biens et services
	1,646	1,449	224	214	229
			159	151	94
			53	52	65
			111	111	192
			21	20	19
			7	7	13
			36	34	28
			5	5	4
			Total des dépenses de fonctionnement		
	2,336	2,240	2,093		
			Capital		
	13	12	8		
			Total des dépenses		
	2,349	2,252	2,101		

Tableau 9: Comparaison entre les dépenses d'administration et les dépenses du Programme (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Administration		Total du Programme	Pourcentage
			17	17	16	
404	388	339	2,349	2,252	2,101	

C. Administration

Objectif

Assurer des services administratifs et financiers, ainsi que des services du personnel à la Commission du tarif.

État récapitulatif des ressources

L'activité "Administration" représente 17 % du budget de la Commission du tarif pour 1984-1985. Soixante-cinq pour cent des coûts ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 8: Dépenses de l'activité en milliers de dollars et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	\$ A-P	\$ A-P	Différence
Prévues 1983-1984	388	6	16
Administration	404	6	—

Description

Services administratifs: Administration, conception et mise à jour de systèmes de soutien administratif.

Services financiers: Administration, conception et mise à jour des systèmes financiers; prestation de services et de conseils financiers.

Services du personnel: Administration, conception et mise à jour de systèmes du personnel; prestation de services et de conseils relatifs au personnel.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le pourcentage des dépenses affectées à cette activité par rapport au budget total du Programme constitue une mesure du rendement de cette activité. La tendance est illustrée au tableau 9.

Les audiences de la Commission se tiennent de façon non officielle afin d'assurer la plus grande participation publique et une plus grande ouverture d'esprit dans la présentation des points de vue. Les personnes qui font des présentations orales ou qui présentent des mémoires ne doivent pas nécessairement être représentées par un avocat-conseil.

Données sur le rendement et justification des ressources

Étant donné que tous les renvois n'ont pas la même complexité, il est impossible de mesurer le rendement d'après le nombre de renvois. Toutefois, on peut justifier les ressources en se fondant sur le nombre de renvois terminés, en cours et commencés pendant une année. Le tableau 7 illustre la tendance.

Tableau 7: Statistiques sur les renvois

Total des années- personnes	Renvois en cours au début de l'exercice financier (EF)	Renvois commencés au cours de l'EF	Total des renvois	Renvois terminés au cours de l'EF	Total des années- personnes
1984-1985	24	24	24	24	24
1983-1984	24	24	24	24	24
1982-1983	24	24	24	24	24
1981-1982	24	24	24	24	24

Efficacité du Programme

La mise en oeuvre par le gouvernement des recommandations faites par la Commission est un indicateur de son efficacité en ce qui a trait à ses travaux sur les renvois. Une étude de la période de 1954 à 1979 a révélé qu'entre 80 à 90 pour 100 des recommandations de la Commission avaient été favorablement accueillies. La mise en vigueur des suggestions plus récentes portant sur le "Tarif préférentiel général" (TPG) (Renvoi n° 158), l'évaluation en douanes (Renvoi n° 159 - Partie I), et les chausssures en caoutchouc et les télécouleurs (Renvois n°s 160 et 161) indique que le niveau d'efficacité établi est maintenu.

B. Renvois

Objectif

Entreprandre des enquêtes sur des questions tarifaires et commerciales qui lui sont soumises par le ministre des Finances.

État récapitulatif des ressources

L'activité des renvois représente 60 % du budget de la Commission du tarif pour 1984-1985. Quatre-vingt-huit pour cent des coûts de cette activité ont trait à des dépenses en personnel.

Tableau 6: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses		Prévues		Différence
	1984-1985	A-P	\$	A-P	\$
Renvois	1,416	24	1,367	24	49
					—

Description

Cette activité comprend la compilation de données et de renseignements, dont les éléments non confidentiels sont remis avant l'audience sous forme de documents d'information aux parties intéressées pour que la question à l'étude soit débattue en connaissance de cause. Dans le cadre de cette activité, le personnel de la Commission effectue des recherches statistiques et des analyses économiques indépendantes. L'activité comprend en outre l'analyse des présentations des parties intéressées et la formulation des questions auxquelles doivent répondre les parties intéressées au cours de l'audience publique. Les enquêtes publiques comportent également la préparation de rapports destinés à évaluer tous les éléments de preuve présentés à la Commission et recueillis au moyen d'enquêtes indépendantes. Ces rapports sont fournis à toutes les parties intéressées avant l'audience finale.

Lorsque l'enquête est terminée, un rapport est rédigé pour présenter les conclusions et les recommandations de la Commission au sujet des taux des droits de douane, du libellé des numéros tarifaires et de toute autre question renvoyée à la Commission par le Ministre. Le rapport de la Commission est imprimé et remis au ministre des Finances qui, en vertu de la Loi, doit le déposer au Parlement dans les deux semaines ou, si le Parlement ne siège pas, dans les deux semaines suivant le premier jour de la prochaine session. À ce moment-là, le rapport devient un document public que toute personne intéressée peut se procurer.

La Commission peut déclarer quel taux de taxe fédérale de vente est payable sur un article ou un transport aérien, ou déterminer si l'article ou le transport aérien est exempt de la taxe, en vertu de l'article 59 de la Loi sur la taxe d'accise. La Commission peut également déclarer si une taxe doit être payée ou fixer le montant des taxes payables sur le pétrole ou des produits pétroliers ou sur l'exportation de pétrole en vertu de la Loi sur l'administration du pétrole.

Une déclaration de la Commission est définitive et on ne peut en appeler qu'à la Cour fédérale du Canada. Les parties qui se présentent devant la Commission du tarif n'ont pas à payer de frais de justice. Même si bon nombre d'appelants sont représentés par des avocats-conseils ou par des spécialistes en douanes, un appelant peut se présenter lui-même pour défendre sa cause.

Les règles de la Commission ne sont pas officielles afin qu'elle demeure une cour d'accès facile. La Commission publie "Un guide non officiel pour les parties qui présentent des appels à la Commission du tarif" que l'on peut se procurer gratuitement en s'adressant au secrétaire de la Commission. Les appels sont habituellement entendus dans la salle d'audience de la Commission à Ottawa. La Commission entend des appels dans l'Ouest du Canada à l'automne et dans les provinces de l'Atlantique au printemps.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources peuvent être justifiées par le nombre d'appels reçus, le nombre d'appels entendus et le délai moyen entre la réception d'un appel et la déclaration de la Commission. On trouvera ces renseignements au tableau 5.

Tableau 5: Nombre d'appels reçus et entendus et délai de réponse

1984-1985 ¹	1983-1984 ¹	1982-1983	1981-1982
180	160	119	108
Nombre d'appels reçus			
70	50	82	76 ²
Nombre d'appels entendus et terminés			
8	11	16	19 ³
Délai de réponse (en mois)			

1 Projections.

2 Ce chiffre comprend 30 appels qui ont été entendus au cours d'une même séance.
3 Les 30 appels susmentionnés ont été considérés comme un seul aux fins de calcul du délai de réponse.

Section II
Analyse par activité

A. Appels

Objectif

Traiter tous les appels remis à la Commission quant aux décisions rendues par le ministère du Revenu national, Douanes et Accise et statuer sur tous les appels non retirés.

Etat récapitulatif des ressources

L'activité "Appels" représente 23 % du budget de la Commission du tarif pour 1984-1985; 86 % des ressources consacrées aux appels sont affectées à des dépenses et personnel.

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	\$ A-P	\$ A-P	Prévues 1983-1984	Différence	A-I
Appels	529	9	497	9	32
					—

Description

Dans le cadre du rôle de cour d'appel de la Commission, des groupes de trois membres de la Commission tiennent des audiences publiques et statuent sur les appels des décisions rendues par Revenu Canada, Douanes et Accise.

On peut interjeter appel à la Commission d'une décision rendue par le sous-ministre, Revenu national, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire ou de la valeur imposable, en vertu de l'article 47 de la Loi sur les douanes. La Commission entend également les renvois considérés comme appels qui lui sont faits par le sous-ministre, en vertu de l'article 49 de la Loi sur les douanes. On peut interjeter appel à la Commission, en vertu de l'article 19 de la Loi antidumping, d'une décision rendue par le même sous-ministre au sujet de la valeur normale et du prix à l'importation des marchandises.

En ce qui concerne les enquêtes, on peut mesurer l'efficacité de la Commission d'après la date de présentation des rapports au ministre des Finances.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Le nombre d'appels reçus dépend d'un certain nombre de facteurs qui ne relèvent pas de la Commission. Les facteurs suivants devraient accroître le nombre d'appels reçus au cours des prochaines années:

-
-
-

la nouvelle loi sur la taxe fédérale de vente;

la nouvelle loi sur les douanes concernant la valeur imposable;

l'adoption de la nouvelle Nomenclature du Conseil de coopération

douanière (NCCD) qui entraînera un changement complet de la liste de

classification tarifaire du Canada et de son système de classification des importations.

2. Initiatives

Comme il a déjà été souligné, la Commission a pour rôle de ne répondre qu'aux

demandes qui lui sont adressées, de sorte qu'elle n'a généralement pas à formuler des initiatives. Pour accroître son efficacité administrative, la Commission a accru sa

capacité d'entendre les appels en se dotant d'une deuxième salle d'audience. La

Commission fixe, au besoin, une même date d'audience pour deux appels, entendus

simultanément.

3. Efficacité du Programme

Le nombre d'appels entendus dans les six mois comparativement au nombre total

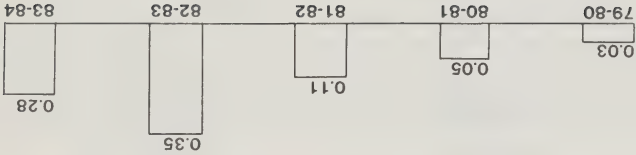
d'appels reçus est un indicateur de la qualité des services fournis par le Programme.

Le tableau 3 indique le nombre d'appels entendus dans ce délai. Le ratio pour

1984-1985 est fondé sur les huit premiers mois de l'année. La mise en oeuvre par le

gouvernement des recommandations faites par la Commission est un autre indicateur de son efficacité en ce qui a trait à ses travaux sur les renvois.

Tableau 3: Pourcentage d'appels entendus dans les six mois en comparaison des appels reçus



2. Mandat statutaire

La Commission du tarif a été créée en 1931. Elle est autorisée à effectuer des enquêtes et à entendre des appels en vertu de la Loi sur la Commission du tarif. Son rôle de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi-judiciaires est de plus mentionné expressément dans la Loi sur les douanes, dans la Loi sur la taxe d'accise, dans la Loi antidumping et dans la Loi sur l'administration du pétrole.

3. Objectif du Programme

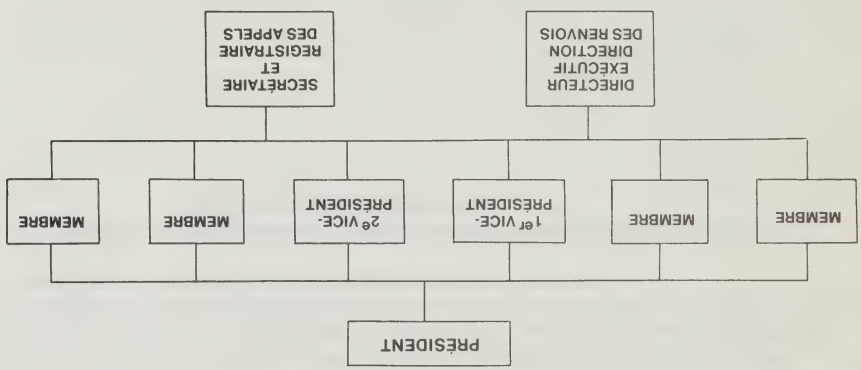
La responsabilité statutaire de la Commission consiste à "statuer sur les appels interjetés des décisions relatives aux douanes et à l'accise, rendues par le ministre du Revenu national et, à la demande du ministre des Finances, faire des études sur les dispositions du Tarif des douanes".

4. Plan d'exécution du Programme

La Commission du tarif est responsable d'un programme comprenant trois activités qui sont fonction de sa structure organisationnelle.

La Commission compte 39 années-personnes. Les membres de la Commission sont nommés par le gouverneur en conseil. Les activités sont entièrement centralisées à Ottawa, même si la Commission tient des audiences et entend des appels dans d'autres villes du Canada au besoin.

Tableau 2: Ressources par organisation ou activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)



Appels	1,416	529	Total des activités
Renvois	1,416	404	
Administration	1,416	529	
(en milliers de dollars)	1,416	933	2,349
Années-personnes	24	15	39

B. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Référence à la page	Différence	Budget des dépenses 1984-1985	Prévu 1983-1984	Appels		Renvois		Administration		Années-personnes autorisées				
		529	497	32	9	1,416	1,367	49	11	404	388	2,349	2,252	97

C. Données de base

1. Introduction

La Commission du tarif, composée d'un président et de six membres, est chargée d'un programme comprenant deux fonctions: agir à titre de commission d'enquête indépendante pour ce qui est des questions tarifaires et commerciales et agir à titre de cour d'appel détenant des pouvoirs quasi-judiciaires. Tel qu'exigé par la loi, trois membres siègent à chaque audience d'appel et le président peut nommer n'importe lequel des membres pour siéger à une enquête.

Dans son rôle de commission d'enquête, elle entreprend certaines études commerciales et tarifaires à la demande du ministre des Finances. Dans le cadre d'une enquête, la Commission invite la présentation de mémoires et tient des audiences publiques au cours desquelles elle entend les vues des importateurs, des fabricants et des consommateurs. La Commission se fonde sur ces audiences et sur ses travaux de recherche pour faire les recommandations qu'elle juge appropriées.

De plus, la Commission entend les appels des décisions de Revenu Canada, Douanes et Accise, au sujet de la classification tarifaire, de l'évaluation de marchandises à des fins douanières et de la taxe de vente fédérale. La Commission peut également entendre les appels interjetés au sujet des taxes imposées sur le pétrole et les produits pétroliers et sur l'exportation du pétrole. On peut en appeler de ces décisions devant la Cour fédérale et la Cour Suprême.

A. Points saillants

La Commission du tarif s'est fixée les objectifs suivants pour 1984-1985:

- Terminer l'enquête concernant le Renvoi n° 157 "Produits fabriqués ou non fabriqués", poursuivre les enquêtes portant sur le Renvoi n° 158 "Tarif préférentiel général" et commencer l'enquête, concernant le Renvoi n° 162 "Nomenclature du Conseil de coopération douanière" (NCCD) (voir page 12).
- Traiter environ 180 appels soumis à la Commission des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national, Douanes et Accise et (ou) statuer sur ces derniers (voir page 10).
- Maintenir la cadence des audiences sur les appels de façon à augmenter la proportion des appels entendus dans les six mois suivant leur présentation, jusqu'à ce que ce délai s'applique à la totalité des appels (voir page 8).

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,614,000 pour le Programme de la Commission du tarif. Les autres dépenses, évaluées à \$735,000, seront effectuées en vertu de l'autorisation statutaire existante.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS			
	1984-1985	1983-1984	Différence
	\$	\$	\$
Credit 35 — Commission du tarif —			
Dépenses du Programme	1,614,000	1,544,000	70,000
Statutaire — Traitements des membres de la Commission du tarif (S.R., c. T-1)	511,000	494,000	17,000
Statutaire — Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	224,000	214,000	10,000
Total du Programme	2,349,000	2,252,000	97,000

Budget des dépenses 1984-1985

Partie III

Commission du tarif

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'explique sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnement et Services Canada

Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BTJ1-2/1985-III-18

ISBN 0-660-52472-4

à l'étranger: \$3,60

Canada: \$3,00

Prix sujet à changement sans avis préalable

Commission du tarif

Budget
des dépenses
1984-1985



Partie III

Plan de dépenses

A1
N
E 77

Tax Court of Canada



1984-85 Estimates

Part III

Expenditure Plan



The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1985-III-72
ISBN 0-660-52481-3

Canada: \$3.00
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1984-85 Estimates

Part III

Tax Court of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the program including a description, information on its background, objectives and planning perspective, as well as performance information that form the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and expenditures by object which the reader may require to understand the program more fully.

In order to provide continuity with other Estimates documents, Section I is preceded by extracts from Part II of the Estimates.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 4

Section I
Program Overview

A. Highlights 5

B. Financial Summary 6

C. Background

1. Introduction 6

2. Legal Mandate 6

3. Program Objective 7

4. Program Description 7

5. Program Organization for Delivery 7

D. Planning Perspective

1. Environment 8

2. Initiatives 9

3. Program Effectiveness 10

4. Performance Information/Resource Justification 11

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object 14

2. Personnel Expenditures 15

B. Cost Analysis 16

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

The Administration of the Tax Court of Canada requests authority to spend \$4,011,000 on its operations during the 1984-85 fiscal year. Contributions to employee benefit plans of \$214,000 will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 50 - Tax Court of Canada Program			
Expenditures	4,011,000	1,707,000	2,304,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	214,000	149,000	65,000
Item not required for 1985-85			
Members' Salaries, Allowances and Annuities and amounts paid pursuant to subsection 19(1) of the Tax Review Board Act		632,000	(632,000)
Total Program	4,225,000	2,488,000	1,737,000

Section I

Program Overview

A. Highlights

On July 18, 1983, Bill C-167 was proclaimed. This Act created the Tax Court of Canada which is a continuation of the Tax Review Board and gave the court the original jurisdiction to hear and determine appeals to the Court on matters arising under the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, and the Petroleum and Gas Revenue Tax Act. As of September 30, 1983, the Court was also given the responsibility for hearing appeals on matters arising under Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971.

In order to fulfill its mandate and to achieve its objective in an expeditious manner, the size of the court was increased from seven Judges (formerly Members of the Tax Review Board) to 13 Judges. This Act also authorized the appointment of Deputy Judges. It is expected the Court will utilize nine Deputy Judges in 1984-85.

With the proclamation of the Act, the Administration of the Tax Court of Canada became independent of the Department of Justice and is totally responsible for its services, including the management of Financial, Personnel, Administrative functions and all other services usually required by a Department.

In order to accommodate the increased complement of the Court, new Ottawa Court facilities were obtained in the last half of the 1983-84 fiscal year.

During 1984-85, the Administration of the Tax Court of Canada plans to concentrate upon the following priorities:

- improve the courtroom facilities in Toronto and Vancouver;
- make arrangements to share court accommodations with the Federal Court of Canada wherever possible throughout Canada; and
- finalize the development and implementation of the management information system, the contracting of Court Registrars procedures, word processing and the Financial Management and Personnel Service functions.

B. Financial Summary

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change
Administration of the Tax Court of Canada	4,225	2,671	1,554
Authorized person-years	62	47	15

The increase of \$1,554,000 and 15 person-years in resource requirements from 1983-84 to 1984-85 is due to the following factors:

- The appointment of the new Judges and Deputy Judges and the hiring of their administrative support staff was carried out in the latter half of 1983-84 thus resources were only required for a portion of the fiscal year. In 1984-85 resources are required to carry out these activities for a full fiscal year.
- The increased size of the Court required to handle the increase in the volume of appeals filed and the number of appeals heard and adjudicated.
- The transfer to the court of the Financial Management, Personnel Services and Administrative Services responsibilities.

C. Background

1. Introduction

The program provides Administrative services to the Tax Court of Canada which has original jurisdiction to hear and determine appeals to the Court on matters arising under the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act and Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971.

2. Legal Mandate

The Tax Court of Canada is established under the authority of the Tax Court of Canada Act, July 18, 1983.

3. Program Objective

The objective of the Program is to provide an easily accessible and independent court for the informal and expeditious disposition of disputes between taxpayers and the Minister of National Revenue.

4. Program Description

The program description is the Administration of the Tax Court of Canada which provides Administrative services to the Judges including Court Reporters and Court Registrars for sittings, record management, library services, court facilities, office accommodations and other administrative services, as well as providing statistical management reports to the Chief Judge to assist him in resource allocation decisions with regard to the scheduling of sittings.

5. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Program consists of one activity which provides for the Administration of the Tax Court of Canada.

Organization Structure: The Court, whose headquarters are located in Ottawa, is comprised of the Chief Judge, the Associate Chief Judge and eleven other Judges all of whom are appointed by the Governor in Council. The Chief Judge, in order to cope with the purely judicial workload, is also provided with the authority to recommend for appointment retired federally and provincially appointed Judges to act as Deputy Judges of the Court.

The Chief Judge is responsible for the apportionment of the work among the Judges and the assignment of individual Judges to specific sittings of the Court. The Court has its own court accommodations in Vancouver, Edmonton, London, Toronto and Montreal, and also sits at various other locations throughout Canada, sitting in every province at least once a year. No staff is situated at these locations unless the Court is in session.

The Registrar, who is the Deputy Head of the staff of the Court is appointed by the Governor in Council. He is answerable to the Commissioner for Federal Judicial Affairs who in turn reports to the Minister of Justice. The Registrar is responsible for the administration of the Court and is assisted by the Deputy Registrar who is also appointed by the Governor in Council. The Program supports the Tax Court through the work of the following organizational units.

Registrar: The Registrar is responsible for overall direction of the administration of the Court.

Deputy Registrar: The Deputy Registrar is supported by the Court Registrars who provide administrative assistance to the Judges at hearings and by the Registry which processes all legal documents filed.

Judges' Support Staff: The Judges' support staff provide secretarial services directly to the Judges.

Personnel and Administration: The Personnel and Administration unit provides to the Court Personnel Services and Administrative Services which include courtroom and courtroom facilities, office accommodations, furniture and equipment, printing and publications, stationery and supplies and library services.

Finance: The Finance unit provides Financial Management and Statistical Management reporting for the Court.

Figure 2: Resources by Organization (\$000)

Registrar

Office
of
Registrar

Deputy
Registrar

Judges'
Support
Staff

Personnel
and
Administration

Finance

	Office of Registrar	Deputy Registrar	Judges' Support Staff	Personnel and Administration	Finance	<u>Total</u>
Administration	250	1,315	436	1,312	251	3,564
Deputy Judges' Salaries & Allowances	-	-	-	-	661	661
Total	250	1,315	436	1,312	912	4,225
Person-Years	4	18	15	20	5	62

D. Planning Perspective

1. Environment

Legislative: The direction and nature of the administration of the Tax Court is determined by the content of the Tax Court of Canada Act and the Judges Act. Consequently, changes to either of these Acts could have a significant impact upon the program.

Changes in the Income Tax Act, the Canada Pension Plan, the Petroleum and Gas Revenue Tax Act, and Part IV of the Unemployment Insurance Act, 1971, could have a significant impact not only on the volume of appeals filed but on the complexity of the appeals heard.

Social and Economic Conditions: Various social and economic factors have a bearing upon the Program. As the public has become more aware of its rights, more taxpayers tend to appeal. For example the percentage of appeals filed in the French language, as compared to the total number of appeals filed, has

increased from 11.4% in 1980 to 18.5% in 1982. It is expected that this trend will continue.

Recent economic conditions appear to have caused a major increase in the number of income tax appeals. Figure 3 displays this situation.

Figure 3: Number of Appeals Filed

	1981	1982	1983 (to December 7)
Number of appeals filed	1,724	2,265	2,530
Monthly average	144	189	224
% of 1981	100.0	131.3	155.6

As shown the appeals arising under the Income Tax Act have increased by 55.6% in less than two years.

2. Initiatives

A major concern to the Court is this large influx of appeals resulting in a backlog which in turn greatly increases the waiting time for appellants. This may be the major reason why the percentage of appeals reaching adjudication has dropped significantly in the last few years as shown in Figure 4.

Figure 4: Percentage of Appeals Adjudicated

	1980	1981	1982
Total appeals disposed of (adjudicated, withdrawn, etc.)	1,465	1,487	1,558
Adjudicated by Judges	789	733	683
% adjudicated	53.9	49.3	43.8
% of 1980	100.0	91.5	81.3

In order to help alleviate the backlog situation, the Tax Court of Canada Act authorized an increase in Judges from seven to thirteen and provided for the appointment of Deputy Judges. In 1984-85 the appointment of the new Judges, as well as the appointment of nine Deputy Judges will have been completed. With this increased number of Judges available to hear cases the Chief Judge has set an objective to reduce the backlog of appeals to one year's workload within a two year period.

In order to assist and support the Chief Judge in achieving his objective and to ensure an effective and efficient operation, the Administration has undertaken the following initiatives:

- implementation of computerized research facilities to reduce the research time required by Judges;
- introduction of word processing equipment to provide more effective services to the Judges at a lower cost; annual savings of \$100,000 are expected in this area;
- microfilming of manual records to reduce space requirements; anticipated savings of \$10,000 annually;
- development of modern financial and statistical management reporting systems to assist the Court in monitoring its operation and in allocating its resources;
- upgrading the courtroom facilities in Toronto and Vancouver;
- hiring Court Registrars on contract rather than as permanent staff potentially saving \$350,000 annually; and
- sharing courtroom facilities with the Federal Court of Canada wherever possible constituting savings of several millions of dollars.

3. Program Effectiveness

The Program is to provide appellants with assistance and advice necessary to bring their cases to the Court. Its effectiveness can be measured in part by its responsiveness to appellants and in its ability to provide appellants with the opportunity to have their cases heard at a location convenient to them.

Access: For appeals arising under the Income Tax Act, the Court sits in 24 major centres throughout Canada thus appellants need not travel outside their own areas in order to have their cases heard. Appeals arising under the Unemployment Insurance Act, 1971, the majority of which are heard by Deputy Judges, are heard in over 70 locations throughout Canada.

Expeditious Processing: The lapsed time between the date an appeal is filed and the date which it is heard or disposed of is not completely within the Program's control. Because of the backlog, it is largely determined by the availability of Judges to hear the cases. The Program ensures that the appeals are ready for hearing when scheduled and are presented for hearings in chronological order.

Informality: The Court is not bound by technical rules of evidence and taxpayers may argue their cases on their own if they so desire.

4. Performance Information/Resource Justification

The resource requirements of the Program are principally based on the following factors:

- the complexity of cases adjudicated;
- the number of appeals filed; and
- the number of cases heard and adjudicated.

Complexity: The Income Tax Act has become increasingly complex which has a direct and significant effect on the Program as illustrated in Figure 5 as follows:

Figure 5: Average Number of Appeals Adjudicated Per Judge

	1980	1981	1982
Appeals adjudicated	789	733	683
Number of Judges	7	6.25	7
Average number of appeals adjudicated per Judge	113	117	97
As at percentage of 1980	100.0	103.6	85.8

The complexity of appeals necessitates the appointment of additional Judges. The Program must therefore provide resources to support these Judges.

Number of Appeals: The resource requirements of the Program are in part directly related to the number of appeals filed. As outlined under the Initiatives section of this plan, the Court has implemented several efficiency measures in order to minimize the resources required to handle appeals. Figure 6 shows the actual and expected number of appeals filed, the number of direct person-years required to handle these appeals and as a measure of efficiency, the number of appeals per person-year from 1980 to 1984.

Figure 6: Number of Appeals Per Person-year

	1980	1981	1982	1983	1984
Number of appeals filed					
- Income Tax	1,779	1,724	2,265	2,712	3,000
- Unemployment Insurance	N/A	N/A	N/A	150	300
Total number of appeals filed	1,779	1,724	2,265	2,862	3,300
Number of person-years required to handle appeals	26	26	26	29	33
Number of appeals per person-years	68.4	66.3	87.1	98.7	100.0

Cases Heard and Adjudicated: The number of cases heard and adjudicated has a direct bearing on the resources provided by the Program for Court Registrars, Court Reporters and secretarial support. Efficiency measures have also been developed by the Court in this area. Figure 7 shows the actual and expected number of appeals adjudicated and to be adjudicated, the number of person-years related to adjudication and as a measure of efficiency, the number of appeals adjudicated per person-year from 1980 to 1984.

Figure 7: Number of Appeals Adjudicated Per Person-Year

	1980	1981	1982	1983	1984
Number of appeals adjudicated	789	733	683	873	2,134
Number of person-years related to adjudication	14	14	14	16	23
Number of appeals adjudicated per person-year	56.4	52.4	43.1	54.6	92.8

With the proclamation of the Tax Court of Canada Act, two person-years were required in 1983-84 and six in 1984-85 to administer the Court's Financial Management and Personnel Services.

Section II Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditure by Object

Figure 8: Expenditures by Object (\$'000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and Wages	2,150	1,290	1,332
Contributions to Employee Benefit Plans	214	149	144
	2,364	1,439	1,476
Goods and Services			
Transportation and Communications	821	303	276
Information	-	-	4
Professional and Special Services	712	412	131
Rentals	18	18	5
Purchased Repair and Upkeep	8	6	8
Utilities, Materials and Supplies	227	82	51
All Other Expenditures	2	1	1
	1,788	822	476
Capital			
Construction and Acquisition of Machinery and Equipment	73	391	5
Grants, Contributions and Other Transfer Payments	-	19	20
Total expenditures	4,225	2,671	1,977

2. Personnel Expenditures

In 1984-85 the Tax Court of Canada will utilize approximately 56.6% of its resources on personnel costs. Figure 9 illustrates the average annual salary by employment category.

Figure 9: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Executive (Governor in Council)	2	2	2		44,810
Scientific and Professional	3	-	1	13,609 - 85,140	19,528
Administrative and Foreign Services	21	12	8	12,158 - 63,097	32,586
Administrative Support and Other	36	33	29	12,034 - 35,362	21,319

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Net Program Cost

Figure 10: Net Cost of Program for the Year 1984-85 (\$000)

	Operating Expenditures 1984-85	Add Other Costs	Total Cost 1984-85	Total Cost 1983-84
Tax Court of Canada	4,225	1,661	5,886	3,512

Other costs consist of services provided without charge by other departments include accommodation charges from Public Works (\$1,608,000), services provided by Supply and Services Canada (\$5,000) and Treasury Board (\$48,000).

B. Analyse des coûts

Coût net du Programme

Tableau 10: Coût net du Programme pour l'exercice 1984-1985 (en milliers de dollars)

Coût	Coût	Autres	Coûts	Dépenses de	Coût net du Programme
total	total	coûts	1983-1984	fonctionnement	1984-1985
1983-1984	1984-1985				
3,512	5,886	1,661	4,225		

Les autres coûts comportent les services offerts gratuitement par d'autres ministères, c'est-à-dire les locaux fournis par le ministère des Travaux publics (\$1,608,000) les services fournis par le ministère des Approvisionnement (\$5,000) et Services ainsi que par le Conseil du Trésor (\$48,000).

2. Dépenses en personnel

En 1984-1985, la Cour canadienne de l'impôt consacra environ 56,6% de ses ressources au personnel. Le tableau 9 illustre bien le traitement annuel moyen de son personnel par catégorie.

Tableau 9: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement actuelle		Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985	
	84-85	83-84	82-83	
Direction (Gouverneur en conseil)	2	2	2	44,810
Scientifique et professionnelle	3	-	1	13,609 - 85,140
Administration et service extérieur	21	12	8	12,158 - 63,097
Soutien administratif et autres	36	33	29	12,034 - 35,362
				21,319

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

I. Dépenses par article

Tableau 8: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983
Personnel		
Traitements et salaires	1,290	1,332
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	149	144
2,150	1,439	1,476
Biens et services		
Transports et communications	303	276
Information	-	4
Services professionnels et spéciaux	712	131
Location	18	5
Achats de services de réparation et d'entretien	8	8
Services publics, fournitures et approvisionnements	227	51
Toutes autres dépenses	2	1
1,788	822	476
Capital		
Construction et acquisition de machines et de matériel	73	5
Subventions, contributions et autres paiements de transfert	-	20
4,225	2,671	1,977
Total des dépenses		

Causes entendues et jugées: Le nombre de causes entendues et jugées a une influence directe sur les ressources fournies par le Programme pour des registres de la Cour, des sténographes et du personnel de secrétariat. Le Tableau 7 illustre bien l'efficacité ont été prises par la Cour en ce domaine. Le Tableau 7 illustre bien le nombre d'appels actuels, le nombre d'appels jugés prévus, le nombre d'appels qui devront être jugés, le nombre d'années-personnes relatives au règlement des appels et comme mesure d'efficacité, le nombre d'appels jugés par année-personne de 1980 à 1984.

Tableau 7: Nombre d'appels jugés par année-personne

	1980	1981	1982	1983	1984
Nombre d'appels jugés	789	733	683	873	2,134
Nombre d'années-personnes relatives au règlement des appels	14	14	14	16	23
Nombre d'appels jugés par année-personne	56.4	52.4	43.1	54.6	92.8

Lors de la proclamation de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt, en juillet 1983, il avait été prévu que deux années-personnes seraient nécessaires en 1983-1984 et 1984-1985, pour la gestion des finances et les services du personnel de la Cour.

Tableau 5: Nombre approximatif d'appels jugés par les juges

	1982	1980	1981	1982
Appels jugés	683	789	733	683
Nombre de juges	7	7	6.25	7
Nombre approximatif d'appels jugés	97	113	117	97
Pourcentage pour 1980	85.8	100.	103.6	85.8

Etant donné la complexité des appels, la Cour a besoin de juges additionnels. La Cour doit toutefois fournir le personnel de soutien pour ces juges.

Nombre d'appels: Les ressources nécessaires au Programme sont en partie reliées directement au nombre d'appels interjetés, tel que souligné dans la section intitulée "Initiatives" du présent document, la Cour a introduit plusieurs mesures d'efficacité en vue de diminuer le nombre de ressources nécessaires pour traiter ces appels. Le Tableau 6 indique le nombre réel ainsi que le nombre prévu d'appels interjetés, le nombre d'années-personnes nécessaires pour traiter ces appels et comme mesure d'efficacité, le nombre d'appels par année-personne de 1980 à 1984.

Tableau 6: Nombre d'appels par années-personne

	1980	1981	1982	1983	1984
Nombre d'appels interjetés - Impôt sur le revenu - Assurance-chômage	1,779	1,724	2,265	2,712	3,000
Nombre total d'appels interjetés	1,779	1,724	2,265	2,862	3,300
Nombre d'années-personnes nécessaires pour traiter ces appels	26	26	26	29	33
Nombre d'appels par année-personne	68.4	66.3	87.1	98.7	100

- L'engagement à contrat de registraires de la Cour au lieu d'embauchage d'un personnel permanent, ceci permettra à la Cour d'économiser une somme de \$350,000 par année.
- Le partage des salles d'audience avec la Cour fédérale du Canada partout où cela est possible, permettra aux contribuables d'économiser plusieurs millions de dollars.

3. Efficacité du Programme

Le Programme fournit aux appelants l'aide et les conseils nécessaires pour présenter leurs causes devant la Cour. On peut juger de l'efficacité de la Cour, en partie par l'attention qu'elle porte aux appelants et à sa capacité de permettre à ces derniers de choisir l'endroit où il leur convient de faire entendre leur appel.

Accessibilité: Pour les appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, la Cour siège dans 24 grands centres canadiens, le contribuable n'a donc pas à se déplacer à l'extérieur de sa propre région pour faire entendre son grief. Pour ce qui est des appels interjetés en vertu de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage, la Cour siège dans 70 grands centres à travers le pays et la majorité de ces appels sont entendus par des juges suppléants.

Rapidité: La Cour n'a aucune autorité sur les délais entre la date ou l'appel est interjeté et la date ou l'appel est entendu et réglé. Ce fait dépend de la disponibilité des juges pour entendre les causes. La Cour s'assure toutefois, que les appels sont présentés pour audition selon l'ordre chronologique.

Absence de formalités: La Cour n'est assujettie à aucune règle de la preuve et les contribuables peuvent plaider leur propre cause s'ils le désirent.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Les ressources nécessaires au Programme dépendent surtout des faits suivants:

- la complexité des causes entendues;
- le nombre d'appels interjetés;
- le nombre de causes entendues et jugées.

Complexité: La Loi de l'impôt sur le revenu devient de plus en plus complexe, ce qui influence sérieusement le Programme. Le tableau 5 illustre bien la situation.

Tableau 4: Pourcentage des appels jugés

	1980	1981	1982
Total des appels réglés (jugés, annulés, etc.)	1,465	1,487	1,558
Appels jugés	789	733	683
% des appels	53.9	49.3	43.8
% pour 1980	100.0	91.5	81.3

Afin de corriger la situation relative au surplus de travail, la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt a autorisé une augmentation du nombre des juges, c'est-à-dire que le nombre des juges sera porté de 7 à 13, en plus de la nomination des juges suppléants. En 1984-1985, tous les nouveaux juges auront été nommés ainsi que les 9 juges suppléants. Vu l'augmentation du nombre des juges disponibles pour entendre les causes, le juge en chef s'est fixé comme objectif de réduire le surplus du nombre des appels non-réglés de façon à ce qu'il représente dans deux ans, une charge de travail équivalente à 1 an.

En vue d'aider et d'appuyer le juge en chef dans la poursuite de son objectif, et afin d'assurer un fonctionnement efficace, l'administration a pris les mesures suivantes:

- La mise en application d'un système de recherche informatisé pour les juges, afin de leur permettre de faire une économie de temps.
- L'introduction d'un système de traitement de texte afin d'offrir aux juges un service plus efficace et à un taux inférieur. Ce système permettra une économie de \$100,000 par année.
- La mise sur microfilms de toute documentation afin de réduire l'espace nécessaire à cet effet. Ce procédé permettra à la Cour d'économiser une somme de \$10,000 par année.
- La mise en place de systèmes modernes d'information de gestion de données financières et statistiques afin d'aider la Cour à surveiller la façon dont elle fonctionne et à bien affecter ses ressources.
- L'amélioration de l'aménagement des salles d'audience à Toronto et à Vancouver.

De plus, toutes modifications apportées à la Loi de l'impôt sur le revenu à la Loi sur les revenus pétroliers ainsi qu'à la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage pourraient avoir des conséquences sérieuses non seulement sur le nombre d'appels interjetés mais également sur la complexité des appels entendus.

Facteurs économiques et sociaux: Divers facteurs économiques et sociaux ont une certaine influence sur le Programme. Du fait que le public devient de plus en plus conscient de ses droits, plus de contribuables interjetent appels. Par exemple le pourcentage des appels interjetés dans la langue française en comparaison avec le total d'appels interjetés est passé de 11,4% en 1980 à 18,5% en 1982. On s'attend à ce que cette tendance se poursuive.

L'augmentation importante du nombre d'appels interjetés en matière d'impôt est due à la situation économique actuelle. Le tableau 3 démontre clairement cette situation.

Tableau 3: Nombre d'appels interjetés

1983 (jusqu'au 7 décembre)			
1981	1982		
Nombre d'appels interjetés	1,724	2,265	2,530
Moyenne mensuelle	144	189	224
% pour 1981	100	131.3	155.6

Tel qu'indiqué, les appels interjetés en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu ont augmenté de 55,6% en moins de deux ans.

2. Initiatives

Une des plus grandes préoccupations de la Cour est l'afflux constant des appels résultant d'un retard involontaire qui, à son tour, retarde l'audition des causes. Cette situation pourrait fort bien expliquer la raison pour laquelle le pourcentage des appels entendus a diminué de beaucoup depuis quelques années, comme l'indique le tableau 4.

Cadre législatif: L'orientation et la nature de l'administration de la Cour canadienne de l'impôt sont déterminées dans la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt ainsi que dans la Loi sur les juges. Par conséquent, toutes modifications apportées à l'une ou l'autre de ces Lois, pourraient influencer grandement sur le Programme.

D. Perspective de planification
I. Contexte

Administration	Traitement et indemnités des juges suppléants	Total	Années-personnes
250	-	250	4
1,315	-	1,315	18
436	-	436	15
1,312	-	1,312	20
251	661	912	5
3,564	661	4,225	62

Registraire

Bureau du registraire

Registraire adjoint

Personnel de soutien des juges

Personnel et administration

Finances

Total

Tableau 2: Ressources par section (en milliers de dollars)

Finances: La Section des finances comprend la gestion financière et la gestion des données statistiques concernant la Cour.

Personnel et administration: La Section du personnel et de l'administration fournit à la Cour les services du personnel et de l'administration, y compris les salles d'audience, l'aménagement des salles d'audience, les bureaux, l'ameublement et le matériel, l'impression et la publication, les fournitures et les approvisionnements ainsi que les services de la bibliothèque.

Personnel de soutien des juges: Le personnel de soutien des juges fournit les services de secrétariat directement à ces derniers.

Registraire adjoint: Le registraire adjoint est appuyé dans ses fonctions par les sous-registraires adjoints qui fournissent une aide administrative aux juges lors des séances ainsi que du greffe qui s'occupe du traitement de tous les documents de nature juridique déposés.

3. Objectif du Programme

L'objectif de la Cour canadienne de l'impôt est de fournir les services une cour indépendante et d'accès facile afin de assurer le règlement rapide et sans formalités des différends entre les contribuables et le ministre du Revenu national.

4. Description du Programme

La description du Programme consiste en l'Administration de la Cour canadienne de l'impôt qui fournit les services administratifs aux juges, incluant les sténographes, les registraires de la Cour lors des séances, un greffe, une bibliothèque, des salles d'audience, des cabinets de travail ainsi que plusieurs autres services administratifs comme fournir un rapport de données statistiques pouvant aider le juge en chef à affecter des ressources lors de la préparation du calendrier des séances.

5. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme se compose d'une activité consistant à fournir les services administratifs de la Cour canadienne de l'impôt.

Organisation: La Cour, dont le siège social est situé à Ottawa, se compose du juge en chef, du juge en chef adjoint et de onze autres juges, tous nommés par le gouverneur en conseil. Le juge en chef, afin de faire exécuter le travail de nature strictement judiciaire a également le pouvoir de recommander la nomination en tant que juges suppléants de la Cour, des juges nommés par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial qui sont à la retraite.

Le juge en chef est la personne responsable de la répartition du travail entre les juges et de l'affectation de chaque juge pour chacune des séances de la Cour. Même si la Cour a sa propre salle d'audience à Vancouver, à Edmonton, à London, à Toronto et à Montréal, elle siège à plusieurs autres endroits à travers le pays. La Cour siège dans chacune des provinces du Canada au moins une fois par année. Aucun employé ne travaille dans ces villes à moins que la Cour n'y siège.

Le registraire, qui est le sous-chef des employés de la Cour canadienne de l'impôt est nommé par le gouverneur en conseil. Il rend compte au Commissaire à la magistrature fédérale qui, à son tour, rend compte au ministre de la Justice. Le registraire est responsable de l'administration de la Cour et est assisté dans ses fonctions par le registraire adjoint qui est également nommé par le gouverneur en conseil. Le Programme apporte son appui à la Cour canadienne de l'impôt par l'intermédiaire des services suivants:

Registres: Le registraire est responsable de la direction des services administratifs de la Cour.

B. Etat financier récapitulatif

Tableau 1: Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	Prévu 1983-1984	Différence
Administration de la cour canadienne de l'impôt			
	4,225	2,671	1,554
Années-personnes autorisées			
	62	47	15

L'augmentation de \$1,554,000 et de 15 années-personnes en tant que ressources nécessaires pour les années 1983-1984 et 1984-1985 est due aux facteurs suivants:

- La nomination des nouveaux juges et des juges suppléants ainsi que l'engagement de leur personnel de soutien administratif ont eu lieu durant le deuxième semestre de 1983-1984; par conséquent ces ressources ont été nécessaires seulement pour une partie de l'exercice financier. Cependant, les ressources nécessaires en 1984-1985 pour ces activités couvriront l'exercice complet.
- L'augmentation du nombre de juges nécessaires pour traiter l'afflux du nombre d'appels interjetés et du nombre d'appels entendus et jugés.
- Le transfert à la Cour des responsabilités relatives aux finances, au personnel ainsi qu'à l'administration.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme assure les services administratifs de la Cour canadienne de l'impôt qui a la compétence pour entendre les appels interjetés aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu, du Régime de pensions du Canada, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers ainsi que les appels interjetés en vertu de la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage et de rendre des décisions à cet égard.

2. Mandat statutaire

La Cour canadienne de l'impôt a été instituée en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt le 18 juillet 1983.

La Loi créant la Cour canadienne de l'impôt et assurant la continuité de la Commission de révision de l'impôt est entrée en vigueur le 18 juillet 1983. Depuis sa création, la nouvelle Cour est chargée d'entendre, pour en décider, les appels interjetés aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu, du Régime de pensions du Canada, de la Loi de l'impôt sur les revenus pétroliers, et de toute autre loi fédérale qui prévoit un droit d'appel devant cette cour. De plus, depuis le 30 septembre 1983, la Cour a également pour fonction d'entendre les appels interjetés en vertu de la partie IV de la Loi de 1971 sur l'assurance-chômage.

Afin de remplir son mandat et d'atteindre son objectif d'une façon expéditive, le nombre des juges de la Cour est passé de sept juges (antérieurement membres de la Commission de révision de l'impôt) à 13 juges. La Loi sur la Cour canadienne de l'impôt autorise également la nomination de juges suppléants durant l'exercice financier 1984-1985.

Avec la proclamation de la Loi, l'administration de la Cour canadienne de l'impôt est désormais complètement indépendante du ministère de la Justice et seule responsable de sa gestion interne, c'est-à-dire, des services administratifs, financiers, du personnel et de tous les autres services habituellement offerts par un ministère.

Afin de recevoir le personnel supplémentaire de la Cour, nous avons obtenu d'autres locaux à Ottawa dans le deuxième semestre de l'exercice financier 1983-1984.

Durant l'exercice 1984-1985, l'administration de la Cour canadienne de l'impôt projette de concentrer ses efforts sur les priorités suivantes:

- Améliorer l'aménagement des salles d'audience à Toronto ainsi qu'à Vancouver.
- S'entendre avec la Cour fédérale du Canada afin de partager les salles d'audiences lorsque cela est possible à travers le pays.
- Mettre au point l'élaboration et la mise en application du système d'information de gestion, voir à l'impartition des services rendus par les registraires de la Cour, régler les questions relatives au traitement des textes, à la gestion financière et au service du personnel.

**Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses**

Autorisation d'affectation de crédits

L'Administration de la Cour canadienne de l'impôt demande l'autorisation de dépenser la somme de \$4,011,000 pour le fonctionnement de la Cour durant l'exercice financier 1984-1985. Les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés s'élevant à \$214,000 seront assumées en vertu de l'autorisation statutaire existante.

Besoins financiers par autorisation

Prévisions		
1984-1985	1983-1984	Différence
\$	\$	\$
Budgetaire		
Credit 50 - Cour		
Canadienne de l'impôt -		
Dépenses du Programme		
4,011,000	1,707,000	2,304,000
Statutaire - Contributions		
aux régimes d'avantages		
sociaux des employés		
214,000	149,000	65,000
Poste non requis		
en 1984-1985		
Traitements, indemnités		
et pensions des membres		
et autres sommes		
versées en vertu du		
paragraphe 19(1) de la		
Loi sur la Commission		
de révision de l'impôt		
	632,000	(632,000)
4,225,000	2,488,000	1,737,000
Total du Programme		

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4

Section I

Aperçu du Programme

A. Points saillants 5

B. État financier récapitulatif 6

C. Données de base 6

1. Introduction 6

2. Mandat statutaire 6

3. Objectif du Programme 7

4. Description du Programme 7

5. Plan d'exécution du Programme 7

D. Perspective de planification 8

1. Contexte 8

2. Initiatives 9

3. Efficacité du Programme 11

4. Données sur le rendement et justification des ressources 11

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article de dépense 14

1. Dépenses par article 14

2. Dépenses en personnel 15

B. Analyse des coûts 16

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs. Ce document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée d'extraits de la Partie II du Budget des dépenses afin d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires.

Ce document a pour objet de permettre au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1984-1985
Partie III
Cour canadienne de l'impôt

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'achève sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1985-III-72
ISBN 0-660-52481-3
à l'étranger: \$3.60
Canada: \$3.00

Prix sujet à changement sans avis préalable

Cour canadienne de l'impôt

Budget des dépenses 1984-1985



Partie III

Plan de dépenses

A1
N
E 77

Government
Publications

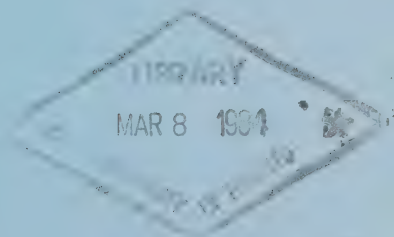
Transport Canada



1984-85 Estimates

Part III

Expenditure Plan



The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1985-III-48
ISBN 0-660-52513-5

Canada: \$12.00
Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice.

1984-85 Estimates

Part III

Transport Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the Department. The other four present the Expenditure Plans for each of the Department's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

Each Program Expenditure Plan is divided into three sections. Each provides increasing levels of detail. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that form the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. Within each Program Expenditure Plan, a schedule of financial requirements provides cross-references to the more detailed information found in Section II. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Departmental Summary	1-1
Departmental Administration Program	2-1
Marine Transportation Program	3-1
Air Transportation Program	4-1
Surface Transportation Program	5-1

Departmental Summary

Role and Responsibilities

The Department of Transport was established in 1936 by the Department of Transport Act which amalgamated the functions of the Department of Railways and Canals, the Department of Marine, and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence.

The federal responsibility with respect to transportation is derived from the jurisdiction outlined in the BNA Act. This responsibility has evolved to include that of coordination and regulation to ensure safety and efficiency with respect to aeronautics and to navigation, shipping facilities, ferries, railways and canals connecting provinces or connecting a province with any foreign country and is exercised through the Department of Transport.

The department's role is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives and to operate specific elements of this system". Although this role may change in response to significant changes in the economic, social and political environment, it is an accurate statement of the business the department is in now and for the foreseeable future.

The forecast for the Canadian economy prepared in early 1983 was for moderate economic and population growth in the 1980's, slowing inflation, persistent high unemployment, stabilizing fuel prices, and a need to restore regional perspectives.

The moderating trend in fuel prices and inflation in general should reduce cost pressure on rates and fare increases. Passenger travel is expected to be affected positively by these trends, but growth will be tempered by carriers' needs to undertake capital investments delayed during the recession. Passenger travel is expected to show a modest revival over the next few years due to economic recovery, increased incomes and a more favourable fuel situation, and a more competitive policy framework.

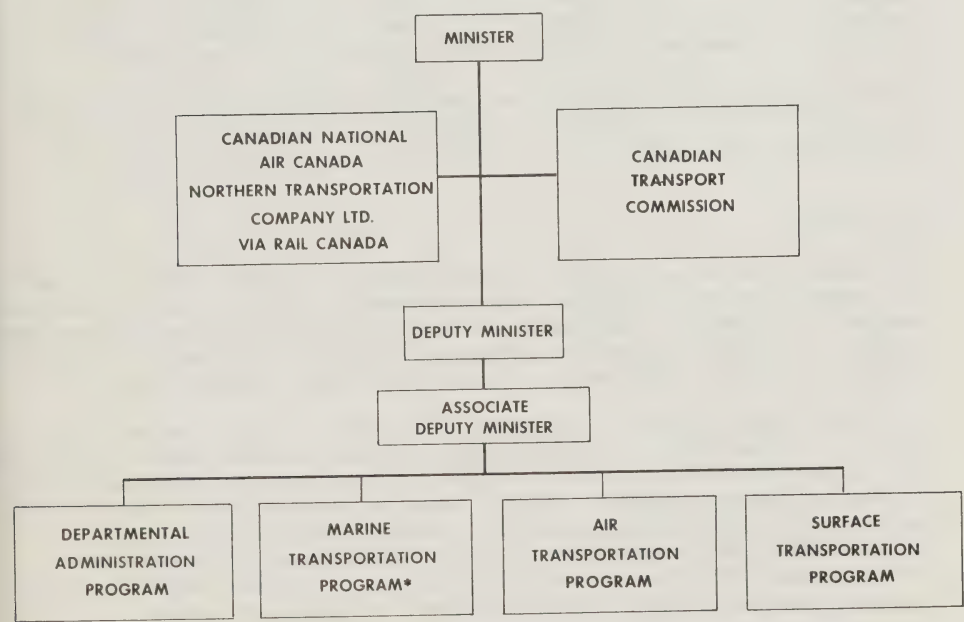
In freight, emerging structural trends in the demand for resources suggest lower growth in freight traffic than expected in previous forecasts. There are still grounds for optimism about the prospects for resource demand and hence freight traffic especially in Western Canada where the growth of traffic will double that of Eastern Canada.

Organization and Programs

Transport Canada carries out its role through a complex structure which includes a headquarters organization; three operating administrations for Air, Marine and Surface transportation; and a number of Crown corporations with varying degrees of autonomy. Some of the Crown corporations operate within the departmental framework while others, such as Air Canada and Canadian National, are totally independent and report to Parliament through the Minister.

Although Air, Marine and Surface activities are managed by separate administrations, it has become increasingly important in recent years to deal with the various elements as parts of one network. This is true of much of the longer-term planning and policy making, as well as certain operational areas which of necessity involve more than one mode of transport. Figure 1 presents the organization of Transport Canada.

Figure 1: Organization Structure - Transport Canada



*Includes the following Crown corporations:
Ports Canada, St. Lawrence Seaway Authority, Atlantic Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority, Pacific Pilotage Authority and the Canarctic Shipping Company Limited.

Department Spending Plan by Program, 1984-85

Figure 2: Net Resource Requirements by Program (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change \$	%	For Details See Page
Budgetary					
Administration	128,938	131,482	(2,544)	(1.9)	2-6
Marine	942,420	648,487	293,933	45.3	3-7
Air	954,474	678,363	276,111	40.7	4-6
Surface	1,190,258	1,387,484	(197,226)	(14.2)	5-10
	3,216,090	2,845,816	370,274	13.0	
Non-Budgetary					
Marine	4,190	4,909	(719)	(14.6)	3-7
Surface	13,226	69,084	(55,858)	(80.9)	5-10
	17,416	73,993	(56,577)	(76.5)	
	3,233,506	2,919,809	313,697	10.7	

Priorities

The objectives and priorities of the federal government reflect its desire to promote economic recovery. The government's efforts place significant emphasis on economic development and particularly on productive investment rather than subsidies, and on achieving federal objectives in conjunction with the private sector and non-federal government expenditures.

The objectives for the Department of Transport over the next few years, in the light of the government's objectives and their implications for transportation, are for increased efficiency in the transportation system including regulatory reform, enhanced competition, lower departmental operating expenditures, an adequate level of safety, a concentration on federal responsibilities, improved efficiency and effectiveness of the management process, and an improved relationship between transportation Crown corporations and the department.

Departmental Administration Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 2-4

Section I
Program Overview

A. Highlights 2-5
B. Financial Summary by Activity 2-6
C. Background
 1. Introduction 2-7
 2. Legal Mandate 2-7
 3. Program Objective 2-7
 4. Program Organization for Delivery 2-8
D. Planning Perspective
 1. Environment 2-9
 2. Initiatives 2-9

Section II
Analysis by Activity

A. Direction and Coordination 2-12
B. Planning, Research and Development 2-15
C. Administration and Common Services 2-19
D. Transportation Training 2-23

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object
 1. Expenditures by Object 2-27
 2. Personnel Expenditures 2-28
 3. Capital Expenditures 2-31
 4. Grants and Contributions 2-31
B. Cost Analysis 2-32
C. Stores Revolving Fund - Additional Information 2-33

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend \$120,400,00 to operate the Departmental Administration Program during the 1984-85 fiscal year. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$8,538,500 resulting in total program expenditures of \$128,938,500.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 1 - Departmental Administration			
- Operating expenditures, the grants listed in the Estimates contributions and authority to spend revenue received during the year.....	101,817,000	102,552,001	(735,001)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Vote 5 - Departmental Administration			
- Capital expenditures.....	18,583,000	18,603,000	(20,000)
Statutory - Minister of Transport			
- Salary and Motor Car Allowance.....	40,500	39,100	1,400
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans.....	7,898,000	7,473,000	425,000
Statutory - Stores Revolving Fund	600,000	3,100,000	(2,500,000)
Total Program.....	128,938,500	131,767,101	(2,828,601)

Section I Program Overview

A. Highlights

For 1984-85 the Departmental Administration Program has established the following objectives:

- to continue the development and implementation of department wide systems in order to improve the management and control of the department's financial and materiel resources (see pages 2-10 and 2-19).
- to strengthen the existing safety program dealing with transport of dangerous goods so as to achieve an acceptable level of safety (see page 2-11).
- to publish a code of regulations and to implement a comprehensive program of inspection, training, and emergency response information in support of the Transport of Dangerous Goods Act by:
 - continuing a training program for universal inspectors and for technical inspector trainers, including emergency response preparedness training for approximately 300 persons annually;
 - continuing pilot compliance program activities to assess the impact and efficiency of alternative inspection/compliance strategies;
 - implementing a public awareness program jointly with the provinces.

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Direction and Coordination	12,758	11,824	934	2-12
Planning, Research and Development	24,836	27,017	(2,181)	2-15
Administration and Common Services*	53,390	64,662	(11,272)	2-19
Transportation Training	43,781	33,707	10,074	2-23
	134,765	137,210	(2,445)	
Less Revenue				
Administration and Common Services	(3,090)	(3,090)	-	
Transportation Training	(2,737)	(2,638)	(99)	
	128,938	131,482	(2,544)	
Authorized person-years	1,759	1,813	(54)	

* This activity includes net cash requirements of \$.6 million for the Stores Revolving Fund. For details see page 2-33.

The decrease of approximately \$2.5 million, or 2%, reflects the following major items:

- increase of 5.0% in general operating expenses due to inflation \$3.8 million
- decrease in Energy Panel R&D funds allocated from EMR \$2.3 million
- decrease in Stores Revolving Fund drawdown \$2.5 million

C. Background

1. Introduction

The Departmental Administration Program provides direction, policy advice, coordination, and common services for the three operating Programs. Research and development policies and programs, especially in the area of energy, are developed, and in some cases implemented, within this Program. Through this program, liaison is maintained with international organizations, other levels of government in Canada, Federal Economic Development Coordinators, Crown Corporation and Agencies concerned with transportation and the transportation industry.

Within the Departmental Administration Program there are three operational areas. The Transportation of Dangerous Goods Directorate is responsible for implementing a comprehensive program to control the handling, offering for transport and movement of dangerous goods. The Research and Development (R&D) and Energy Planning Directorate is responsible for developing policies, and conforming to new technologies in industry-oriented programs as outlined in energy policy, and technological innovations in such areas as Arctic Marine, rail traffic, and radar communications systems. The Transportation Training Activity is also largely operational. Within this activity falls responsibility for two major training facilities: the Transport Canada Training Institute at Cornwall, Ontario and the Canadian Coast Guard College at Sydney, Nova Scotia. (Figure 2)

2. Legal Mandate

The National Transportation Act and the Transportation of Dangerous Goods Act govern the Program.

3. Program Objective

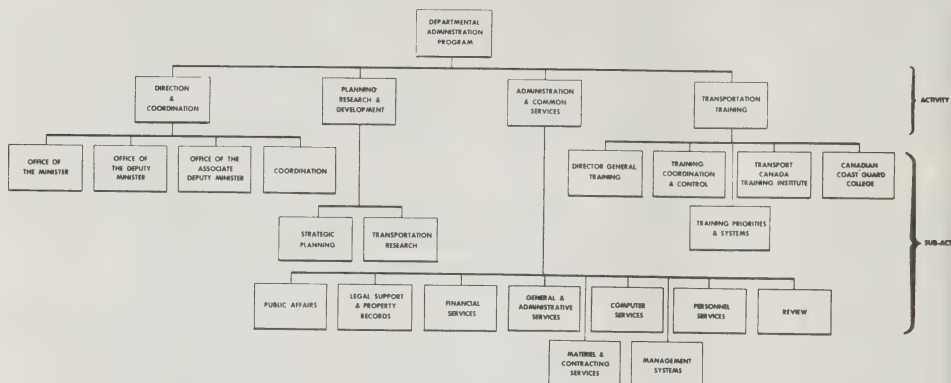
The objective of the Departmental Administration Program is to attend to the development and operation of a safe and efficient national transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system.

The role of the Program is to furnish general direction to the Department and to provide overall policy development, strategic planning, research, and coordination. In addition, common services in such areas as finance, data processing, administrative telecommunications, materiel management, contracting, personnel, training, public affairs, legal advice, management systems, and review (which includes program evaluation and internal audit) are also provided.

4. Program Organization for Delivery

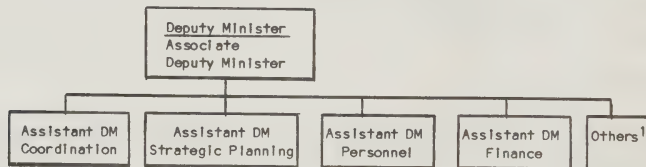
Activity Structure: The Departmental Administration Program consists of four activities and 20 sub-activities as shown in Figure 2.

Figure 2: Activity Structure



Organization Structure: The Program is divided into four main areas of responsibility: Co-ordination, Strategic Planning, Personnel and Finance. Each of these is headed by an Assistant Deputy Minister. The resources by organization and activity are set out in Figure 3.

Figure 3: Resources by Organization and Activity (1984-85 Estimates in \$000)



Activities						Activity Total
Direction and Coordination	9,530	-	-	-	3,228	12,758
Planning, Research and Development	-	24,836	-	-	-	24,836
Administration and Common Services	-	-	11,116	30,047	9,137	50,300
Transportation Training	-	-	41,044	-	-	41,044
Total	9,530	24,836	52,160	30,047	12,365	128,938
Person-Years	129	131	665	613	221	1,759

Notes: ¹ Includes expenses of the Offices of the Minister, Deputy Minister, Associate Deputy Minister, Public Affairs Legal Counsel, and Review.

D. Planning Perspective

1. Environment

For the transportation system, it is expected that 1984-85 will experience:

- lower than average demand for all transport services;
- continued growth (but less than previously expected) in the demand for freight transportation services by resource-based industries; and
- reduced escalation in fuel prices that will decrease pressure on transportation costs of all modes.

The federal government has set out a program of economic development to respond to the current economic environment. Transportation plays an important role in this program of economic development. Initiatives including research and development programs will be required to ensure system productivity. Continued government restraint means increased productivity must be achieved in the department's operation.

2. Initiatives

Within the Departmental Administration Program there are two major areas where initiatives will change or expand the operation for 1984-85 as well as 1983-84.

Electronic Data Processing: To improve the management of resources assigned to Transport Canada, the department has underway a major program of development and implementation of automated systems. These include:

- financial systems which will place emphasis on a uniform classification of accounts, cheque requisitioning, expenditure control, accounts receivable, cash receipts, activity costing and an operational data base for the regional offices. These systems will result in an increased ability to manage and recover costs through better costing systems, faster collection of accounts receivable, better cash management and improved control over assets;
- systems for materiel management including the Transport Canada Material Inventory Management System (TCMMS), which will permit management of inventories on a departmental basis and will thus reduce future increases in materiel inventories;
- enhanced Personnel Management Information Systems to provide better control over and visibility of person-year utilization, overtime expenditure, and labour distribution across the department.
- Airports Maintenance Management System (AMMS) to provide more direct control over and visibility of the day to day maintenance at all airports.
- introduction of a distributed data processing network across the country that will accommodate information processing needs of the above systems and a variety of others in development throughout the department.

Transportation of Dangerous Goods: With the first set of regulations in place in 1984 regarding the classification, marking, and documentation of dangerous goods, there will be significant changes to the scope of operations in this area:

- the establishment, for the first time, of an inspection force to eventually conduct approximately 1,000 inspections annually - for 1984-85, the target will be approximately 500 inspections;
- an increase of 15%, over 1983-84, of the number of government agency inspectors to be trained;
- the completion and refinement of the standards and regulations associated with the Act.

The long-term benefits expected from this expanded program include the value of the information gathered by inspectors in identifying potential problems in dangerous goods transportation, the allaying of public anxiety through the presence of a visible and active inspection force, and the positive impact of the inspection process on compliance with the regulations. Increased compliance should, in turn, lead both to a reduction in the number of accidents involving dangerous goods and to a mitigation of the consequences of many of those which would still occur.

Section II

Analysis by Activity

A. Direction and Coordination

Objectives

To ensure that the objectives of Transport Canada are implemented in a consistent manner, to provide co-ordination of departmental policy, and to improve all aspects of safety in the handling, offering for transport or transportation of dangerous goods.

The major initiatives for 1984-85 focus on the implementation of legislation concerning the transportation of dangerous goods:

- the annual inspection of approximately 500 dangerous goods manufacturing, shipping and container manufacturing points for which 11 person-years are required;
- training of 100 government agency inspectors at a cost of \$600,000 and utilizing 4 person-years; and
- conducting 100 education and awareness sessions in industry and the provinces.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 10% of the total 1984-85 gross expenditures and 10% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Offices of the Minister and Deputy Minister	1,900	39	2,790	54	(890)	(15)
Office of the Associate Deputy Minister	1,328	15	1,353	17	(25)	(2)
Coordination Group	9,530	129	7,681	131	1,849	(2)
	12,758	183	11,824	202	934	(19)

Figure 5: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating Personnel	8,017	63	7,692	65	6,424	77
Professional and special services	2,956	23	2,274	19	1,160	14
Other	1,735	14	1,818	16	660	8
Capital	50	-	40	-	149	1
Grants and contributions	-	-	-	-	-	-
	12,758	100	11,824	100	8,393	100

Description and Resource Justification

The Offices of the Minister, Deputy Minister and Associate Deputy Minister are funded through this activity, as is the departmental security function.

Coordination Group: This group deals with any issue not specific to any one mode of transportation. Its services include:

- policy advice on short term issues or those relating to Crown Corporations reporting to the Minister of Transport;
- advice to the Minister on appeals against decisions of the Canadian Transport Commission;
- advice to Cabinet on petitions to the Governor in Council;
- coordination of Transport Canada's external relations with other governments, other levels of government, agencies, and industry concerned with transportation;
- secretariat functions for dealings with Cabinet and central agencies;
- coordination and policy advice, privacy and access to information, human rights, transportation of the handicapped, and the Alaska Highway Gas Pipeline; and

- liaison with Federal Economic Development Coordinators,
- implementation and enforcement of the Transportation of Dangerous Goods Act;
- responsibilities related to the Transportation of Dangerous Goods include the development and evaluation of regulations and standards, education and examination of inspectors, and the carrying-out of inspections.

Professional and special services expenditures (Figure 5) are split almost evenly between security services and the Transportation of Dangerous Goods. Resources for the latter will be spent on the development of a management information system, standards, training and inspection programs.

B. Planning, Research and Development

Objectives

To formulate and promote policies, systems plans and strategies to ensure the efficient, safe and technologically progressive development of the multi-modal transportation system in Canada that contributes to the achievement of national objectives and responds to legislative and policy requirements such as those outlined in the National Transportation Act.

The following major projects will be pursued in 1984-85 by the department within this planning element:

- Marine: studies, laboratory and field tests of new technologies in conjunction with the Marine Transportation Program, for improved vessel traffic management systems, including ice detection operations, and for the design of ice-breaking vessels as required for the movement of ships in the East Coast and Arctic zones, at a cost of \$3M;
- Railways: extension of rail freight R&D program to promising technologies, including electrification, for improved productivity of the Canadian Railway Network at a cost of \$2M;
- Energy: as an integral part of the federal Energy R&D program, described in EMR's program submissions, studies and tests to enhance the energy efficiency and the commercialization of new fuels for the transportation system at a cost of \$8.7M.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 19% of the total 1984-85 gross expenditures and 7% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Strategic Planning	5,590	75	5,463	74	127	1
Transportation Research	19,246	56	21,554	58	(2,308)	(2)
	24,836	131	27,017	132	(2,181)	(1)

Of the funds spent on transportation research, approximately 51% is for energy R&D.

Figure 7: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	6,342	25	6,113	23	5,899	25
Professional and special services	17,536	71	18,798	70	15,150	65
Other	958	4	930	3	1,060	5
Capital	-		-		62	-
Grants and contributions	-		1,176	4	1,296	5
	24,836	100	27,017	100	23,467	100

Description and Resource Justification

The Strategic Planning sub-activity encompasses the operations of Economic Analysis, Strategic Policy, and Systems Planning Directorates.

Economic Analysis: Essential energy and transportation data are planned and collected, transport-oriented macro-economic and multimodal passenger and freight forecasts and multimodal simulations are made, and a wide range of transport related analytic studies are undertaken.

Specific services include:

- developing transportation energy demand models and supporting data for policy analysis and formulation;
- undertaking a wide range of transportation policy analysis pertaining to human resource use, productivity, passenger transportation policy, freight transportation policy, future passenger and freight demand and cost revenue performance, capital requirements and energy use and efficiency;
- developing multimodal passenger and freight forecasting and simulation models for policy analysis and formulation; and,
- developing medium and long term transport oriented economic forecasts as inputs into other groups modelling and for policy analysis.

Strategic Policy: This unit's activities include:

- reviewing, formulating and recommending long-term transportation objectives, principles and policies;
- developing resource, allocation priorities, regulatory, pricing and cost recovery policies; and,
- helping to provide an adequate level of university training and research in transportation through research awards to universities and regional transportation centres and through fellowships to students.

Systems Planning: This area includes:

- identification and assessment of broad trends and issues in the multi-modal transportation; and,
- analyses of major elements of the national and regional transportation systems.

The Transportation Research sub-activity consists of the work carried out by the Research and Development and Energy Planning Directorates.

Research and Development: This unit's activities include:

- monitoring, contributing to, and influencing the policies that affect transportation technology in Canada; and
- the programming, implementation, project control, and assessment of Transportation Research and Development (TR&D) activities.

Energy Planning: Principal activities include:

- monitoring and ensuring the effective analysis of energy supply and demand trends and their likely impact on the transportation system in Canada;
- developing strategies and plans needed for the total transportation system to adjust to the projected energy changes;
- developing the Department's input to national energy policies and plans; and
- formulating and monitoring departmental energy-related policies.

Transport Canada's energy R&D activities are fully integrated interdepartmentally through the Panel on Energy R&D. The work continues to provide technical input into policy, regulation, program and commercial development to enhance energy efficiency in all modes of transport, to introduce new transport fuels, and ensure the safe, efficient and timely transport of new off-shore resources. As in 1983-84, increased emphasis is directed toward:

- automobile fuel economy standards;
- the introduction of propane, Compressed Natural Gas and alcohol for automobile engines;
- accelerated development of East Coast and Arctic navigation system; and
- commercialization of R&D results.

Of the total expenditures on energy, 94% is for research and development projects and 6% is for project management staff costs.

The expenditures on Professional and Special Services (Figure 7) are for research and development contracts.

C. Administration and Common Services

Objectives

To see to the acquisition, safeguard, control and disposal of adequate financial, human and materiel resources to meet departmental objectives and to assist the department in the efficient and effective management of its programs.

Specific initiatives for 1984-85 are:

- to continue the development of integrated financial systems;
- to complete development, and begin implementation, of the Material Assets Record System, the Materiel Management System and the Fleet Management System, at a cost of \$1 million in 1984-85 for development and at a recurring cost for maintenance of \$750,000 beginning in 1984-85;
- to continue the development of the Personnel Management Information System and the Automated Personnel Pay and Leave System; and
- to upgrade the central Electronic Data Processing System and to implement a network of regional computers to serve all departmental automated processing needs at a capital cost of \$12.8 million in 1983-84 and 1984-85 and with recurring costs of \$2.6 million beginning in 1984-85.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 39% of the total 1984-85 gross expenditures and 59% of total person-years within the Departmental Administration Program.

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Affairs	4,068	68	3,992	69	76	(1)
Legal Support and Property Records	1,005	34	948	33	57	1
Financial Services	6,192	123	6,125	124	67	(1)
General and Administrative Services	8,039	207	7,751	213	288	(6)
Material and Contracting Services	3,184	72	3,960	72	(776)	-
Computer Services	11,705	153	20,435	147	(8,730)	6
Management Systems	3,417	58	3,388	58	29	-
Personnel Services	11,116	255	10,921	256	195	(1)
Review	4,064	65	4,042	67	22	(2)
Stores Revolving Fund*	600	-	3,100	-	(2,500)	
	53,390	1,035	64,662	1,039	(11,272)	(4)
Revenue	(3,090)	-	(3,090)	-	-	-
	50,300	1,035	61,572	1,039	(11,272)	(4)

* Includes cash expenditures of \$16.9 million and receipts of \$16.3 million. See page 2-33 in Section III for further details.

The revenue is generated through the provision of Electronic Data Processing services by the Communications and Informatics Branch. This unit provides, to the operating Programs, a data processing service which is partially cost recoverable.

Figure 9: Activity Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	37,667	75	35,999	59	32,707	78
Professional and Special Services	5,994	12	7,062	11	4,942	12
Other	6,616	13	9,541	16	6,955	17
Capital	2,493	5	8,940	14	589	1
Grants	20	-	20	-	20	
Revenue	(3,090)	(6)	(3,090)	(5)	(4,302)	(10)
Stores Revolving Fund	600	1	3,100	5	716	2
	50,300	100	61,572	100	41,627	100

Description and Resource Justification

Included in this activity are records, mail, accommodation, publishing, library, electronic data processing and systems design, audit, management improvement, materiel management and contracting, finance, legal, personnel, and program evaluation and internal audit.

Transport Canada has approximately \$1 billion of materiel assets (excluding real property assets) in use, based on original purchase price. The need to support this equipment through inventories of spare parts and other materiel needs brought about the creation of the Transport Canada Stores Revolving Fund (Figure 19, page 2-33).

In 1981-82 the level of authority for this revolving fund was raised to \$35.7 million and has remained at this level to 1983-84. The drawdown projected for 1984-85 is \$.6 million and will bring the accumulated charge to the maximum authorized level. The actual cost of purchases, excluding overhead, is recovered from users.

In 1984-85 the development of the Materiel Management System (TCMMS) will be completed and, for the first time, department-wide management of inventories will be possible. Based on departmental stocked inventories of some 200,000 line items, with an estimated value of \$60-70 million, the TCMMS will permit cost avoidance/savings of some \$6.6 million on the critical, lifetime and insurance spares portion of the inventory and of some \$2.1 million per year on the active part of the inventory beginning in 1986-87. While these systems may not result in net reduction of current resources they will reduce further increases.

All functions within this Activity are controlled from Headquarters in Ottawa, but regional offices are maintained for public affairs and stores operation.

Capital expenditures are required to upgrade the central electronic data processing facilities and implement a regional computer system during 1983-85.

D. Transportation Training

Objectives

To ensure a competent professional, technical and managerial workforce to meet the operational needs of the national transportation system.

Specific goals within these objectives are:

- to train a sufficient number of ab initio air traffic controllers in order to license about 70 annually at a cost of approximately \$3,500,000;
- to continue the provision of telecommunications and electronics training associated with the acquisition of new equipment, new developments in technology and the demand for courses in both official languages;
- to increase the output of qualified Marine Officer graduates to 110 per year by 1989.

Resource Summary

Approximately 32% of gross expenditures and 23% of total person-years within the Departmental Administration Program are accounted for by the Transportation Training Activity.

Figure 10: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Director-General - Training	185	3	183	3	2	-
Training Coordination and Control	1,177	24	1,106	27	71	(3)
Training Priorities and Systems	281	6	284	6	(3)	-
Transport Canada Training Institute - Cornwall, Ont.	23,158	281	21,542	300	1,616	(19)
Canadian Coast Guard College - Sydney, N.S.	18,980	96	10,592	104	8,388	(8)
	43,781	410	33,707	440	10,074	(30)
Revenue	(2,737)	-	(2,638)	-	(99)	
	41,044	410	31,069	440	9,975	(30)

Figure 11: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Operating						
Personnel	16,666	41	16,857	54	16,031	56
Professional and						
Special Services	5,298	13	4,693	15	4,053	14
Other	5,777	14	5,595	18	4,879	17
Capital	16,040	39	6,562	21	6,455	23
Revenue	(2,737)	(7)	(2,638)	(8)	(2,745)	(10)
	41,044	100	31,069	100	28,673	100

Revenues in this Activity are generated through the recovery of costs for management development courses provided by the Management Training Centre, living costs for course participants at the Transport Canada Training Institute, and rental income on Public Service accommodation at the Coast Guard College. The Transport Canada Training Institute provides training to other federal government departments on a partial recovery of living costs.

Description and Resource Justification

The Transport Canada Training Institute (TCTI) at Cornwall, Ontario provides a range of basic and advanced technological training courses of varying lengths for air traffic controllers, electronics technicians and engineers, marine personnel, meteorological technicians and flight service specialists. It also offers courses in Training Technology for instructional staff and transportation management courses for intermediate and senior management personnel. The use of the Cornwall facility as a course site and conference centre by departmental and other government organizations is becoming a major Institute activity. TCTI provides approximately 125,000 days of training annually.

At the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia, both men and women are trained to become Officers. Training is provided to each Officer Cadet in French or in English in one of the two disciplines of Navigation or Marine Engineering. Students graduate after three years, which include sea duty, to serve in the Fleet as either Deck Officers or Engineer Officers. The College provides approximately 22,000 days of training annually.

The major portion of the resources in this activity is for salaries and wages (Figure 11, above). Capital expenditures are for the purchase of equipment for training and the construction of facilities at the Canadian Coast Guard College.

With the introduction of a new program for Air Traffic Controllers, the TCTI clientele should stabilize between 6,200 and 6,600 persons per year over the next five years. Furthermore, the new ab initio air traffic controller training program at TCTI has been lengthened from 3½ months to 9 months and will concentrate more on simulation and evaluation activities. This longer course, together with the planned rise in the number of students, will bring about an increase in the total number of training days for Air Traffic Controllers from 20,400 annually to approximately 27,000 in 1984-85.

In the area of telecommunications and electronics training, provided at TCTI, the ability to respond to client demands for technical training dropped from 100% in 1979-80 to approximately 65% in 1982-83. As a result of internal improvement, capacity has been increased to respond to between 75% to 80% in 1983-84.

The continuing objective for departmental supervisory and management training is 700 supervisors and 350 middle managers annually.

In 1983-84 the Coast Guard College established training courses for approximately 120 students, in order to meet the annual demand of fifty-five qualified marine officers. This program will continue in 1984-85 and future years with the objective of meeting 50% of the Fleet's needs for qualified officers.

The CG College expansion project is a Special Recovery Capital Project at \$17.5 million intended to double the output of qualified Marine Officer graduates to 110 per year in approximately 1989. The project involves construction of a new residence block containing 238 berths (individual bedrooms) and structural alterations to the existing academic block to provide the necessary additional administrative space, together with the purchase of new furniture and navigation simulator training equipment.

Projects for a machine shop and boat house for the Coast Guard College, in the period 1983-86, have a combined total estimated cost of \$9.9 million.

Section III

Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Departmental Administration Program expenditures, by object, are presented in Figure 12. The Figure excludes the net expenditure of \$.6 million made from the Stores Revolving Fund.

Figure 12: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	60,794	59,188	53,560
Contributions to employee benefit plans	7,898	7,473	7,501
Goods and Services			
Transportation and communications	6,180	6,100	4,669
Information	1,458	1,178	858
Research and development contracts	15,778	17,337	14,424
Training contracts	5,185	4,773	3,989
Other professional and special services	8,929	10,717	6,892
Rentals	1,545	2,851	1,962
Purchased repair and upkeep	1,821	1,430	1,250
Utilities, materials and supplies	5,935	6,280	4,758
All other expenditures	39	45	57
Total operating costs	115,562	117,372	99,920
Capital			
Construction and acquisition of land building and works	11,834	3,418	4,629
Construction and acquisition of machinery and equipment	6,749	12,124	2,626
Total capital	18,583	15,542	7,255

Grants, contributions and other transfer payments	20	1,196	1,316
Total expenditures	134,165	134,110	108,491
Revenue	5,827	5,728	7,047
	128,338	128,382	101,444

The estimated 1984-85 gross operating expenditures will be about 1.5% below the 1983-84 forecast. Operating costs represent 90% of the total estimates for the Departmental Administration Program.

Figure 13: Operating Costs in Current Dollars for the Years 1982-83 to 1984-85 (\$ 000)

	Current			
	Personnel Costs	Other Costs	Total Operating	% Change
1982-83 Actual	61,061	38,859	99,920	
1983-84 Forecast	66,661	50,711	117,372	17.5
1984-85 Estimates	68,692	46,870	115,562	(1.5)

2. Personnel Expenditures

Figure 14: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Direction and Coordination	183	202	173
Planning, Research and Development	131	132	131
Administration and Common Services	1,035	1,039	1,012
Transportation Training	410	440	429
	1,759	1,813	1,745

Figure 15: Authorized Person-Years and Salary Provision

	<u>Authorized Person-Years</u>			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management	66	58	28	47,960 - 93,040	55,975
Scientific and Professional					
Chemistry	3			14,975 - 65,770	45,636
Economic, Sociology and Statistics	38	40	43	14,570 - 62,880	43,910
Education	30	30	31	13,609 - 65,770	39,738
Engineering & Land Survey	35	39	22	22,196 - 73,560	46,830
Library Science	9	10	10	19,782 - 48,298	33,332
Others	-	-	2		-
Psychology	1			23,136 - 53,881	32,282
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	285	277	240	13,250 - 55,226	33,524
Computer Systems Admin.	101	76	79	17,872 - 58,508	32,330
Financial Administration	54	55	80	13,193 - 55,220	35,466
Information Services	48	47	42	12,932 - 55,220	36,945
Organization and Methods	30	31	32	13,520 - 55,220	35,660
Personnel Administration	94	99	103	13,330 - 60,830	32,918
Program Administration	47	36	36	13,250 - 55,226	36,267
Purchasing and Supply	29	30	34	12,158 - 55,220	34,716
Others	-	4	1		-
Technical					
Air Traffic Control	46	55	45	14,072 - 59,476	47,343
Drafting Illustration	18	18	19	15,557 - 40,310	25,635
Electronics	75	77	74	15,828 - 49,476	35,166
General Technical	12	13	12	12,033 - 53,030	32,627
Radio Operations	16	23	18	14,411 - 43,863	29,898
Ships Officers	37	33	34	19,510 - 49,078	40,318
Social Science Support	23	18	16	12,033 - 55,013	27,740
Engineering and Scientific Support	13	6	6	13,372 - 48,444	29,190
Technical Inspection	-	10		12,033 - 54,944	-
Educational Support	3			10,719 - 28,517	23,340
Others	-	3	5		-

Figure 15 Cont'd: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	365	371	401	12,316 - 30,231	19,291
Data Processing	63	52	55	12,716 - 35,362	23,144
Office Equipment	5	8	4	12,062 - 24,068	17,074
Secretarial, Stenographic and Typing	146	147	160	12,034 - 30,425	19,480
Operational					
General Labour and Trades	28	26	28	14,067 - 38,735	22,830
General Services	30	31	29	12,627 - 38,088	18,899
Ships Crews	2	2	2	17,940 - 28,560	24,108
Others	11	12	7		

Note: The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Figure 16: Major Capital Projects (\$000)

Project by Activities	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31/84	Estimates 1984-85	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
ADMINISTRATION AND COMMON SERVICES					
Electronic Data Processing facilities	10,559	12,752	10,259	2,493	-
TRANSPORTATION TRAINING					
Electronic Equipment for Marine Training Canadian Coast Guard College:	6,860	6,182	2,232	2,535	1,415
Boat House and Machine Shop construction, Sydney, N.S.	5,760	9,894	3,431	6,145	318
College Expansion, Sydney, N.S.	17,480	17,480	890	5,689	10,901

4. Grants and Contributions

In previous years expenditures on grants and contributions were also made through the Planning, Research and Development Activity.

Figure 17: Grants and Contributions (\$000)

Project	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
National Transportation Week Committee	20	20	20
Others not required	-	1,176	1,296
	20	1,196	1,316

B. Cost Analysis

The Departmental Administration Program's 1984-85 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted and statutory payments excluding the Stores Revolving Fund. Also to be taken into consideration in establishing the actual costs to operate the Program are other cost items and revenues generated.

Figure 18: Net Cost of Program by Activity for 1984-85 (\$000)

	1984-85 Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Total Net Costs	Total Net 1983-84
Direction and Coordination	12,758	-	12,758	-	12,758	11,824
Planning, Research and Development	24,836	-	24,836	-	24,836	27,017
Administration and Common Services	52,790	8,510	61,300	3,090	58,210	66,270
Transportation Training	43,781	-	43,781	2,737	41,044	31,069
	134,165	8,510	142,675	5,827	136,848	136,180

The adjustments made to the estimated operating expenditures to arrive at a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works and other services provided without charge by other departments; and inclusion of all revenues generated by the Program.

C. Stores Revolving Fund - Additional Information

Figure 19: Statement of Changes in Stores Revolving Fund Drawdown (\$000)

Fiscal Year	Opening Balance	Forecast Expenditures	Forecast Receipts	Closing Balance
1980-81	25,400	15,000	13,000	27,400
1981-82	27,400	15,400	13,500	29,300
1982-83	29,300	17,600	14,900	32,000
1983-84	32,000	19,400	16,300	35,100
1984-85	35,100	16,900	16,300	35,700

**Marine Transportation Program
Expenditure Plan**

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
--	-----

Section I Program Overview

A. Highlights	3-6
B. Financial Summary by Activity	3-7
C. Background	3-9
1. Introduction	3-9
2. Legal Mandate	3-9
3. Program Objective	3-9
4. Program Organization for Delivery	3-10
D. Planning Perspective	3-12
1. Environment	3-12
2. Initiatives	3-13
3. Program Effectiveness	3-14

Section II Analysis by Activity

A. Aids to Navigation	3-15
B. Ship Movement Systems and Services	3-20
C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	3-23
D. Marine Search and Rescue	3-27
E. Regulatory	3-30
F. Public Wharves and Harbours	3-34
G. Direction and Administration	3-36
H. Major Ports	3-38
I. Bridges	3-42
J. Canals	3-44
K. Pilotage Services	3-47

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	3-51
1. Expenditures by Object	3-51
2. Personnel Expenditures	3-52
3. Capital Expenditures	3-54
4. Grants and Contributions	3-57
B. Cost Analysis	3-58
C. Revenue Analysis	3-59
D. Loans	3-60
E. Canadian Coast Guard Fleet	3-61
F. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations	3-63

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend \$946,610,000 to operate the Marine Transportation Program during the 1984-85 fiscal year. This amount includes \$4,190,000 of non-budgetary expenditure, representing advances to the Canada Ports Corporation for capital purposes and \$27,862,000 for Employee Benefit Plans, authorized by existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

Budgetary	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Vote 10 --Marine Transportation--Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions, the payment of excepted expenses incurred in respect of Canadian distressed seamen as defined in Section 306 of the Canada Shipping Act, authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments and authority to spend revenue received during the year	432,570,000	405,169,001	27,400,99
Vote 15 --Marine Transportation--Capital expenditures including payments to provinces or municipalities as contributions towards construction done by those bodies	435,257,000	198,540,000	236,717,00
Vote 20 --Payment to the Atlantic Pilotage Authority upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the calendar year 1984	386,000	430,000	(44,000)
Vote 25 --Payment to the Canarctic Shipping Company, Limited to be applied by the Company in the payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company during the calendar year 1984	3,303,000	3,052,000	251,000
Vote 30 --Payment to the Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Company (exclusive of depreciation on capital structures and reserves) in the operation of the Jacques-Cartier and Champlain Bridges, Montreal	4,387,000	3,396,000	991,000

Budgetary--Continued	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Vote 35-- Payment to the Canada Ports Corporation for:			
(a) Improvements to the grain elevator at the Port of Halifax, Nova Scotia;			
(b) development of new port facilities at Pointe Noire, Port of Sept-Îles, Québec;			
(c) development of new port facilities at Grande Anse, Port of Chicoutimi, Québec;			
(d) construction of Infrastructure for coal handling facilities at the Port of Prince Rupert, British Columbia; and			
(e) Incremental costs for the Quebec 1534-1984 Project at the Ports of Halifax and Quebec ..	32,219,000	31,706,000	513,000
Vote 40-- Payment to the St. Lawrence Seaway Authority for the cost of rehabilitation of the Welland Canal, Ontario	3,000,000	3,000,000
Vote 45-- Payment to the Hamilton Harbour Commission to assist in the cost of construction of the East Port Complex, Hamilton, Ontario	2,130,000	2,750,000	(620,000)
Vote 50-- Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts with Her Majesty for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation	1,200,000	1,160,000	40,000
Vote 55-- Payment to the Laurentian Pilotage Authority for pilotage services related to the Tall Ships Event, Quebec 1534-1984	106,000	106,000
Statutory-- Contributions to Employee Benefit Plans ..	27,862,000	26,653,000	1,209,000
Appropriation not required for 1984-85			
Payment to the Windsor Harbour Commission to assist in the cost of the West End Marina, Windsor, Ontario		600,000	(600,000)
	942,420,000	676,456,001	265,963,999
Non-Budgetary			
Vote L60-- Loans to the Canada Ports Corporation, pursuant to Section 25 of the Canada Ports Corporation act, to meet capital expenditures applicable to the calendar year 1984	4,190,000	4,909,000	(719,000)
Total Program	946,610,000	681,365,001	265,244,999

Section I Program Overview

A. Highlights

For 1984-85, the Marine Transportation Program has set the following goals:

Departmental Operations

- accelerate the fleet replacement program with funding provided by the Government's Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP); (see page 3-13)
- accelerate construction of new terminal facilities and improvement in existing ports infrastructure through SRCPP; (see page 3-13)
- work with the Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) in the strengthening of the organization and, in conjunction with the CMRA, increase the boating safety program to reduce the number of small boat incidents;
- establish a training and development program for ships crew, redesign the national training program for ships officers, and develop a national training program for vessel traffic regulators to maintain high levels of competence and marine safety;
- complete a Marine Emergency Duties (MED) training centre in Newfoundland, which will be operated by the Province to provide training in lifesaving, firefighting and survival; (see page 3-33)
- increase the federal government's preparedness to support Arctic transportation by requesting Canadian shipyards to prepare proposals and cost estimates for a polar icebreaker for use by the Coast Guard; and
- conduct an independent study for the purpose of assessing the effectiveness and impartiality of marine accident investigations and to determine the most suitable way to improve the current process. (see page 3-33)

Crown Corporations

- advance the construction of port facilities at Pointe-Noire, Port of Sept-Iles and at Grande Anse for relocating port operations from downtown Chicoutimi. Both projects are funded through SRCPP. (see page 3-13)

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Summary of Net Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Budgetary				
Departmental Operations				
Aids to Navigation	492,757	247,107	245,650	3-15
Ship Movement Systems and Services	68,472	66,926	1,546	3-20
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	129,362	108,303	21,059	3-23
Marine Search and Rescue	54,953	60,469	(5,516)	3-27
Regulatory	37,997	32,219	5,778	3-30
Public Wharves and Harbours	71,363	60,206	11,157	3-34
Direction and Administration	47,418	41,511	5,907	3-36
	902,322	616,741	285,581	
Crown Corporations				
Major Ports	32,219	24,102	8,117	3-38
Bridges	4,387	3,396	991	3-42
Canals	3,000	3,000	-	3-44
Pilotage Services	492	1,248	(756)	3-47
	40,098	31,746	8,352	
	942,420	648,487	293,933	
Non-Budgetary				
Crown Corporation				
Major Ports	4,190	4,909	(719)	3-38
	946,610	653,396	293,214	
Departmental Operations				
Authorized person-years	6,905	6,728	177	3-52

Major items responsible for the net increase of \$293.2 million (45%) are:

- higher capital expenditures, prompted primarily by the acceleration of the building of 11 replacement vessels as part of the Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP) \$255.0 million
- additional resources for vessel refits and dredging; for manning Coast Guard vessels; and miscellaneous workload increases \$ 12.5 million
- the provision of 5% for increases in salaries, wages, employee benefits, and other goods and services \$ 16.5 million
- establishment of a contingency fund for major ship source pollution \$ 3.0 million
- payment to the Northern Transportation Company Limited for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation (payment reported in the past under the Surface Program) \$ 1.2 million
- reduction in person-years and associated dollars due to automation of lightstations and improvements to the Long-Range Navigation System (Loran 'C') (\$ 1.4 million)
- reduction in payments to Windsor Harbour Commission (West End Marina project completed) and Hamilton Harbour Commission (East Port Complex project in progress) (\$ 1.2 million)
- increase in payments to the Crown Corporations linked mainly to the development of the Ports of Sept-Îles and Chicoutimi, as part of SRCPP \$ 7.6 million

C. Background

1. Introduction

The federal government has extensive responsibilities with respect to the marine transportation system in Canada. The principal areas involving the Marine Transportation Program are:

- safety-oriented regulation of marine transportation;
- provision of navigation services (e.g. traffic control, conventional aids such as lighthouses, radio aids and buoys, and pilotage services);
- provision of a search and rescue capability;
- ship source pollution prevention;
- development and maintenance of waterways (e.g. icebreaking, escorting of ships in ice-covered waters and operation of the St. Lawrence Seaway); and
- development, operation and maintenance of a national network of some 13 ports, 9 commission harbours and 366 public harbours and wharves.

Crown Corporations usually provide these services when all or substantially all of the costs can be recovered from the users. Currently, Crown Corporations provide the pilotage services and operate the St. Lawrence Seaway (as well as several bridges over the St. Lawrence River), plus the 13 ports.

The Marine Transportation Program includes all the other marine transportation services (Departmental Operations components - Figure 1) and is the vehicle through which the government funds certain of the Crown Corporations' investments in fixed assets, and covers operating losses, (Crown Corporations - Figure 1) if needed. The Program also includes some marine freight services, principally in the Arctic.

2. Legal Mandate

There are 13 principal acts dealing with the federal government's responsibilities for federal marine way and terminal activities that are related to the activities of the Program: National Transportation Act, Canada Shipping Act, Navigable Waters Protection Act, Arctic Waters Pollution Prevention Act, Canada Ports Corporation Act, St. Lawrence Seaway Authority Act, Pilotage Act, Harbour Commissions Act, Toronto Harbour Commissioners Act, Hamilton Harbour Commissioners Act, Government Harbours and Piers Act, Water Carriage of Goods Act, and Government Vessels Discipline Act.

3. Program Objective

The objective of the Program is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national marine transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of this system."

In addition, the Program has a number of sub-objectives that deal with such matters as accessibility, equity, productivity and cost recovery.

4. Program Organization for Delivery

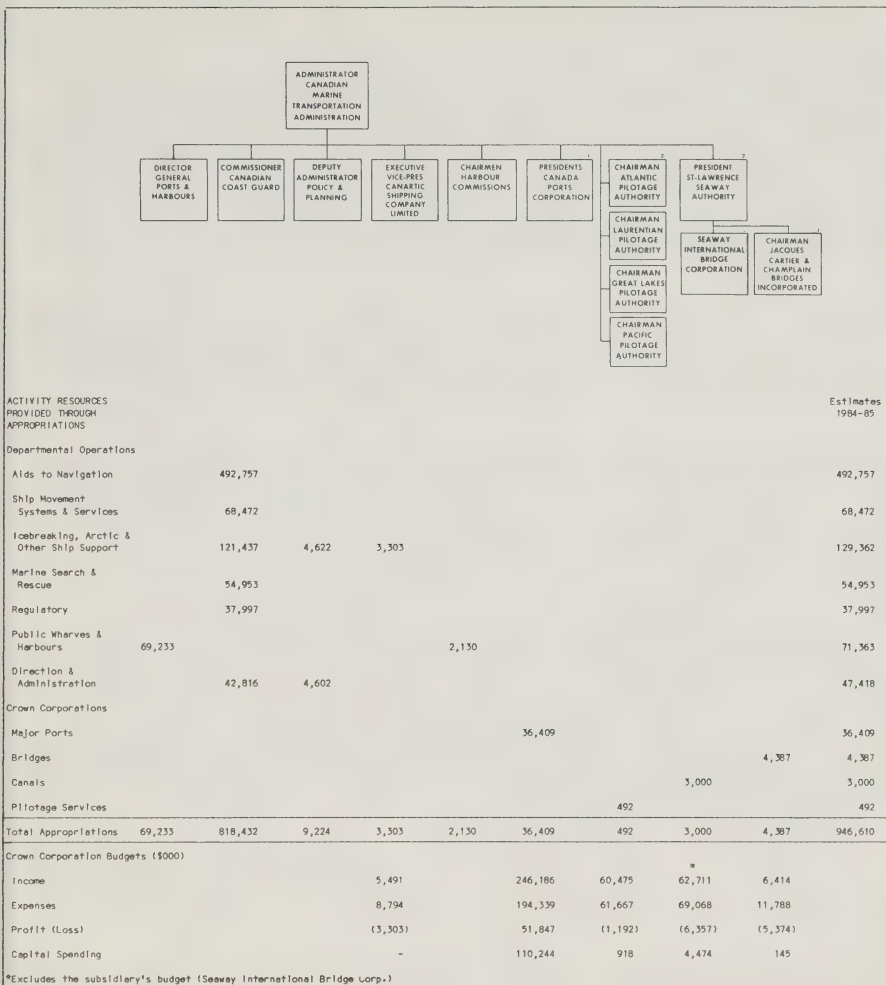
Activity Structure: The Marine Transportation Program is divided into 11 activities, of which 4 relate to funding of the operations of Crown Corporations. The left-hand column of Figure 2 illustrates the activity structure.

Organization Structure: The Canadian Marine Transportation Administration (CMTA) is responsible for the Program. The basis for it is the concept of a single body to coordinate the administration and management of federal marine way and terminal activities. The Marine Administrator directs the formulation and implementation of marine policies and programs. In addition, he is responsible for the management of all operational, developmental and regulatory activities of the Department in support of marine transportation and the development of ports and marine commerce in Canada. The individual operating components of the CMTA (Figure 2) exercise a high degree of autonomy in the performance of their activities, but are subject to central management control exercised through the Administrator in the areas of:

- policy setting;
- major resource allocation and investment decisions;
- operational decisions affecting more than one component;
- the planning, programming, budgeting and finance processes;
- senior management information systems; and
- operational review and performance measurement.

The organization structure differs from the Program's activity structure. Figure 2 illustrates their relationship and shows the dollar resources that are provided to the various components through appropriations.

Figure 2: Distribution of Resources by Activity/Organization (\$000)



- 1Agency Crown Corporation - agent of Her Majesty in right of Canada, responsible for service operations on a quasi-commercial basis.
- 2Proprietary Crown Corporations - responsible for the management of commercial and industrial operations involving the supply of services to the public; required to conduct their operations without appropriations.
- 3Subsidiary corporations of the St. Lawrence Seaway Authority.

D. Planning Perspective

1. Environment

The volume of waterborne commodities is expected to increase from 353 million tonnes in 1981 to 430 million tonnes by 1990 (actual for 1982 is 306 million tonnes). Marine traffic growth will, however, vary between regions. Demand from Pacific Rim Countries continues to strengthen for grains, potash and coal. Traffic growth in the western ports will be strong overall, (4% annually during 1981-90), but will require practically no additional or improved port facilities as compared to those completed this year or in the process of being completed.

Traffic in the Atlantic region will grow by an average of 2.6% per year over the 1981-90 period, merely reflecting oil and gas exploration and related construction activities tied to the development of the Hibernia Oil fields and the Scotian Shelf gas.

Traffic in the Seaway should gradually recover, along with improvement in overall economic climate. Owing to the severity of the recent recession, which saw an average of approximately 20% of the Canadian laker fleet laid up during the 1983 shipping season, the previously feared Seaway capacity crunch is not likely to occur in the foreseeable future, particularly in view of operational changes and minor capacity improvements that the Authority has planned.

In the Canadian Arctic, several projects are underway for the development and shipment of oil and gas, especially in the Beaufort Sea. Even though it is difficult to predict when actual production will start, exploration is already affecting the demand for marine services, such as communications, pollution prevention measures, port facilities, and search and rescue. However, no capacity constraints are foreseen in accommodating the service vessels.

With respect to commercial fishing, it is known that approximately 41,750 fishing vessels were registered in Canada in 1981, of which more than 68% were located in the Atlantic provinces. The total number of registered fishing vessels on the Atlantic Coast is expected to remain constant at the present level (28,500 vessels) due to expected productivity increases and rationalization of the fishing fleet. On the West Coast, however, there is evidence of commercial fishing fleet overcapacity. Therefore, increasing competitive pressure may cause a substantial reduction in the currently registered fleet of 7,261 vessels. Since commercial fishing traffic is not expected to increase, this type of marine traffic will have no significant impact on the demand for Coast Guard services, such as search and rescue, in the short to medium term.

Pleasure boating and sport fishing also affect the demand for marine services, mainly communications, search and rescue, and regulatory. In 1982, there were about 1.7 million pleasure craft in Canada. The increasing trend in pleasure boating observed over the past few years (6.9% growth per year for 1974-82) is expected to continue, but at a slower pace, due to the expected relatively modest increase in personal disposable income. Marine incidents resulting from this type of traffic could be expected to increase in line with the rate of increase in pleasure boating. However, the expected increase in incidents could be mitigated by factors such as the enforcement of the Small Vessel Regulations and an intensified boating safety program.

2. Initiatives

Establishment of Local Port Corporations: The Canada Ports Corporation was proclaimed February 24, 1983. The main focus of the new legislation is to provide local ports with a high degree of autonomy by allowing the creation of Local Port Corporations.

The new Board of the Canada Ports Corporation recommends to the Minister those ports that it considers eligible for Local Port Corporation status, based on criteria of national and regional significance, local interest in the management of the port and the likelihood of financial self-sufficiency.

The ports of Vancouver and Montreal became Local Port Corporations during 1983. Other Local Port Corporations will be proclaimed during 1984; this achievement will remain a major priority for Canada Ports Corporation.

Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP): In view of the government's new economic initiative (SRCPP), the Marine Program obtained a supplementary budget of \$34 million in 1983-84 to accelerate some capital projects. For 1984-85, the Program carries a budget of approximately \$390 million under SRCPP. Figure 3 summarizes the application of planned spending.

Figure 3: Special Recovery Capital Projects Program (\$ millions)

Activity	Description	1984-85 Estimates
Departmental Operations		
Aids to Navigation	Ten vessel replacements	276.7
	Three mid-life refits	25.0
	Small craft replacements	2.7
Icebreaking	One vessel replacement	20.6
Total Coast Guard Fleet		325.0
Aids to Navigation	Assumption Centennial Park Seawall	0.5
	Halifax-Dartmouth Bridge Pier Protection	2.5
Public Wharves and Harbours	New terminal facilities	8.7
	Wharf extensions and Improvements	18.7
	Hamilton Harbour Commission for East Port Complex	2.1
Total Departmental Operations		357.5
Crown Corporations Payments		
Canals		
St. Lawrence Seaway Authority	Welland Canal Rehabilitation	3.0
Major Ports		
Canada Ports Corporation	Port Development - Sept Iles	12.8
	Port Development - Chicoutimi	16.5
Total Crown Corporations		32.3
Total Program		389.8

For more details on projects, refer to list of capital projects, page 3-54, Figure 46.

3. Program Effectiveness

The different operational situations faced by Marine components preclude the development of a single comprehensive indicator. Measures of achievement are available for most activities and are presented in the activity analysis section.

Section II

Analysis by Activity

A. Aids to Navigation

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of aids to navigation, such as conventional aids, radio aids, ship channels and canals to facilitate the safe and efficient movement of marine transportation in Canadian waters.

Resource Summary

The Aids to Navigation activity accounts for approximately 52% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 40% of the total person-years.

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Conventional aids	134,898	2,359	128,512	2,362	6,386	(3)
Radio aids	9,204	156	9,361	171	(157)	(15)
Sounding and dredging	17,802	145	16,852	140	950	5
Canso Canal	1,234	24	1,194	24	40	-
Operating expenditures*	163,138	2,684	155,919	2,697	7,219	(13)
Capital expenditures	336,467	59	92,696	11	243,771	48
Anticipated capital lapse	(5,234)	-	-	-	(5,234)	-
Total expenditures	494,371	2,743	248,615	2,708	245,756	35
Revenue credited to vote	(1,614)	-	(1,508)	-	(106)	-
Net resource requirements	492,757	2,743	247,107	2,708	245,650	35

*Includes grants and contributions of \$57,000 (1983-84-\$212,000).

The increase of approximately \$246 million reflects the additional capital required for the Fleet Replacement Program (see page 3-54), and inflation.

Revenue results from the recovery of costs for services provided to other government agencies. Helicopter services provided to the Department of Fisheries and Oceans account for \$1.2 million.

Description

This activity facilitates the safe and efficient movement of marine traffic by the following means.

Conventional Aids: There is a network of fixed and floating aids such as buoys, lighthouses and navigation range-lights to mark channels, harbour entrances and prominent landmarks and obstructions. Major operating tasks are to determine the marine aids needed; to develop, place, operate and maintain these aids; and to assemble and dispatch the notices to shipping ("Notships") used by Coast Guard information centres and radio stations to advise users of any displacements or malfunctions of these aids. The placement, operation and maintenance of the aids require a large amount of support from the Coast Guard fleet of vessels and aircraft.

Radio Aids: These involve the design, maintenance and day-to-day operation of radio location systems for ships at sea.

Sounding and Dredging: These include water depth measurement and dredging, where necessary, to ensure that ship channels remain at the stated depth and width.

Canso Canal Operation: This canal is operated and maintained to provide a "short-cut" for vessels from the St. Lawrence Gulf to the eastern coastline.

Performance Information/Resource Justification

Conventional Aids: The network consists of an average of 8,865 floating aids (buoys) and 7,431 land-based aids, of which 272 are major light and fog alarm stations which are maintained by Coast Guard forces, and approximately 3,000 aids maintained under private contracts. The locations of aids are shown on "navigation charts", and the positions and characteristics of lighted aids are in the "List of Lights", both of which are used by ships in Canadian waters. International standards and practices govern their characteristics, colour, and placement. The Coast Guard delivers its services through a decentralized operational structure consisting of five Regional headquarters. The Regions operate ten main bases and five sub-bases in delivering the aids program. (See Figure 53, page 3-63.)

The primary indicators of operational effectiveness are the degree to which these aids are in service and operating as advertised. The main measure used to monitor operational effectiveness is the duration that a conventional aid is not in service. Figure 5 shows planned and actual achievement on average for all conventional aids since 1978-79.

Figure 5: Actual and Planned Average Days for which a Conventional Aid is not Available

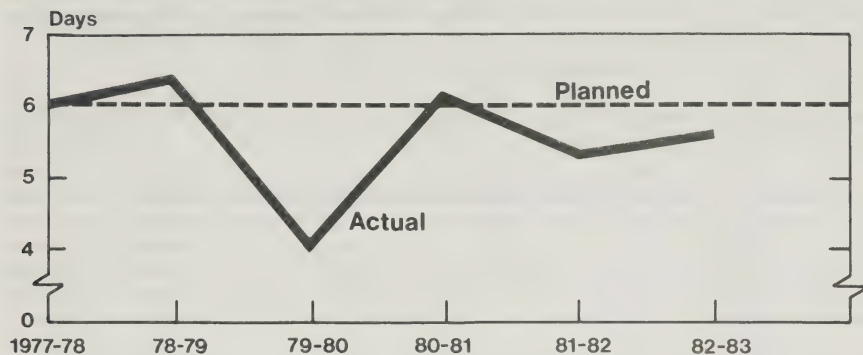


Figure 6 summarizes the operating resources needed for the three years to 1984-85 and the key underlying variables affecting these resource requirements.

Figure 6: Performance and Resource Data - Conventional Aids

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	67,222	62,993	53,969
Aircraft support	7,491	6,764	7,355
Other	60,185	58,755	45,704
	134,898	128,512	107,028
Key resource determinants			
No. of aids on station	16,300	16,300	16,300
No. of checks completed	39,300	39,300	39,300
Amount of fleet support			
Ship hours provided	179,400	179,400	179,400
Aircraft hours provided	80,400	80,400	79,400

Radio Aids: The radio location system consists of some 200 electronic aids, such as racons and beacons, and a long range electronic navigational aids system, Loran 'C'.

The Loran 'C' program on the East Coast will be completed December 31, 1983. It will save 13 person-years in 1984-85 and 19 person-years in future years.

The main indicator of operational effectiveness is whether these aids are functioning and in accordance with advertised characteristics. The measure used to monitor operational effectiveness is the percentage of time the aids are functioning. Planned availability for Loran 'C' is 99.7%. This target has been consistently met.

Sounding and Dredging: Figure 7 summarizes the sounding and dredging program planned for 1984-85.

Figure 7: Resource Data - Sounding and Dredging (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Water depth sounding	4,721	4,394	3,641
PWC dredging	7,034	6,699	-
Contracted dredging	6,047	5,759	5,117
Total resource requirements	17,802	16,852	8,758

The increase in cost in 1983-84 is due to the transfer of the dredging responsibilities from the Department of Public Works (PWC) to the Coast Guard.

Canso Canal: On average, the canal is kept open between 280 and 290 days per year, providing transit for some 2,600 vessels.

Capital Expenditures: The 1984-85 capital program planned for the Aids to Navigation Activity (Figure 8) has been expanded significantly as a result of the Government's Special Recovery Capital Projects Program.

Construction of the ten vessels will be completed by 1987-88. These vessels will replace aging vessels rapidly nearing the end of their economic life-cycle. The new vessels will reflect state-of-the-art marine technology and ensure continuing efficiency in meeting various demands such as the Aids to Navigation Activity.

**Figure 8: Summary of Main Estimates Capital Projects,
1984-85 (\$000)**

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31/84	Planned Spending 1984-85	Future Years Spending
Conventional aids				
Major projects	18,879	5,438	11,520	1,921
Miscellaneous projects under \$250,000	13,224	-	13,224	-
	32,103	5,438	24,744	1,921
Radio aids	3,282	858	1,579	845
Sounding and dredging	23,284	18,712	4,256	316
Vessel replacements				
6 Major navaid tenders				
- Light Icebreakers (Class 1100)	382,503	28,871	225,293	128,339
2 Medium navaid tenders				
- Light Icebreakers (Class 1050)	92,450	20,284	48,035	24,131
2 Small navaid tenders (Class 800)	5,264	1,871	3,393	-
Miscellaneous small craft	7,779	1,788	2,747	3,244
Mid-Life Refit (3 vessels)	31,443	5,143	25,019	1,281
Miscellaneous projects under \$250,000	1,401	-	1,401	-
	520,840	57,957	305,888	156,995
	579,509	82,965	336,467*	160,077

*Before anticipated capital lapse of \$5.2 million.

B. Ship Movement Systems & Services

Objective

To develop, provide, maintain and ensure the efficient operation of vessel traffic services facilities, a network of coastal radio stations, and other communications and information systems to facilitate the safe and expeditious movement of marine traffic in Canadian and adjacent waters.

Resource Summary

The Ship Movement Systems and Services activity accounts for approximately 7% of the total Marine Transportation Program expenditures and 14% of the person-years.

Figure 9: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Vessel traffic services	27,576	503	26,241	512	1,335	(9)
Communications services	28,899	486	26,275	468	2,624	18
Operating expenditures	56,475	989	52,516	980	3,959	9
Capital expenditures	12,412	2	14,800	-	(2,388)	2
Total expenditures	68,887	991	67,316	980	1,571	11
Revenue (credited to vote)	(415)		(390)		(25)	
Net resource requirements	68,472	991	66,926	980	1,546	11

Revenue is generated from services provided to other government agencies. Recovery is also made for a radio message service provided to the private sector. This revenue (estimated at \$1.8 million in 1984-85) is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the Activity.

Description

The Ship Movement Systems and Services activity supports marine traffic through two services.

Vessel Traffic Services: This component provides vessel traffic information to ensure the safe movement of ships in critical areas. The service is provided from 11 vessel traffic and information centres across Canada (Figure 54, page 3-63) 24 hours a day, 7 days a week.

This function includes the operation of the Eastern Canada Traffic System (ECAREG) and the Arctic Canada Traffic System (NORDREG). ECAREG operates year round and is a mandatory reporting system under the Canada Shipping Act. NORDREG is a voluntary reporting system and operated only during the arctic navigation season. The primary purpose of these systems is safety and ice information. Their secondary purpose is to ensure that ships entering Canadian waters comply with Canadian regulations.

Communications Services: These consist of a national network of Coast Guard Radio Stations, both manned and remote controlled, and operated 24 hours a day, 7 days a week. The services provided include information about such matters as malfunctioning of navigational aids, ice conditions and the weather. Their primary purpose is to enhance safety of life at sea. A public radio message service for which fees are charged is also provided.

Performance Information/Resource Justification

Vessel Traffic Services: Performance is based on a 99.5% availability of Vessel Traffic Services. To date this target has consistently been met. Statistical information is shown in Figure 10.

Figure 10: Performance and Resource Data - Vessel Traffic Services

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Vessel traffic services	27,576	26,241	20,943
Selected key resource variables			
Hours of operation at traffic centres	113,900	107,300	104,200
Trends in use of services			
Ship movements	419,000	399,000	420,000
Messages processed	994,000	947,000	952,000
Notices to ships issued	14,500	14,060	14,000

Other key variables include the amount and age of equipment to be maintained and the standards to which it is maintained.

Communications Services: Operational effectiveness is assessed primarily by the degree to which communications equipment is functioning as intended. Through a back-up equipment system, the service is made available at all times.

Figure 11 shows resource requirements and one key trend in operations. Other key resource variables include the amount, type and age of the equipment to be maintained, and the standards to which it is maintained.

Figure 11: Performance and Resource Data - Communications Services

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Radio station operations and equipment maintenance	28,899	26,275	24,892
Key resource variables			
Hours of operation at manned radio stations	470,120	470,120	470,120

Capital Expenditures: Figure 12 outlines the planned 1984-85 capital program.

Figure 12: Summary of Main Estimates Capital Projects 1984-85 (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to Mar.31/84	Planned Spending 1984-85	Future Years Spending
Expansion or enhancement of services:				
Extension of VHF/FM communications in:				
o Newfoundland	2,353	1,245	717	391
o West Coast	6,847	6,447	400	-
Installation of VTS System, Prince Rupert	2,704	2,373	331	-
Replacement of radio transmitters, receivers and communication control equipment	12,356	4,173	3,979	4,204
Replace VTS Centre Halifax	4,570	690	3,641	239
Miscellaneous projects under \$250,000	3,344	-	3,344	-
	32,174	14,928	12,412	4,834

C. Icebreaking, Arctic and Other Ship Support

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient utilization of icebreakers, helicopters and other facilities and services to facilitate the safe and expeditious movement of Marine traffic through ice-covered waters and to prevent flooding caused by ice jams on the St. Lawrence River and other areas as required, and also to support specific non-Coast Guard activities and the transportation by sea of equipment and supplies to government locations, private companies and individuals located in the Arctic.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 14% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 16% of the total person-years.

Figure 13: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Icebreaking and escorting	52,509	790	47,124	715	5,385	75
Flood control	8,206	119	7,479	109	727	10
Ice reconnaissance	14,293	-	12,693	-	1,600	-
Arctic research and development	4,622	9	3,952	7	670	2
Other support	27,432	212	25,237	191	2,195	21
Operating expenditures	107,062	1,130	96,485	1,022	10,577	108
Capital expenditures	29,022	-	18,220	-	10,802	-
Total expenditures	136,084	1,130	114,705	1,022	21,379	108
Revenue (credited to vote)	(6,722)	-	(6,402)	-	(320)	-
Net resource requirements	129,362	1,130	108,303	1,022	21,059	108

The total increase of \$21 million is due to accelerated ship building under the Special Recovery Capital Projects Program (\$11 million), operating cost increases (\$6 million), and inflation (\$4 million).

Revenue credited to the vote arises from the co-ordination of the annual delivery of equipment and supplies to the Arctic (contracted through the private sector) for other government departments. In addition, revenue of \$6.5 million is credited to the Consolidated Revenue Fund from the charter of the cable ship, CCGV John Cabot, for trans-Atlantic cable repair work. This work is performed for Teleglobe Canada on a full cost recovery basis.

Description

Icebreaking and Escorting: This service involves the escorting of ships through ice-covered waters on the east coast, in the Gulf of St. Lawrence and the Great Lakes during winter months and in the Arctic during the summer months. Specific harbours are also opened on request to facilitate movement of cargo and fishing vessels.

Flood Control: Ice in the St. Lawrence River below Montreal is managed to facilitate the orderly circulation of ice in order to avoid damage to or loss of property threatened by flood.

Ice Reconnaissance: Aircraft are chartered for ice reconnaissance, through contract administered by the Department of Environment, to advise the shipping industry of ice conditions.

Arctic Research and Development: This activity includes sponsorship of mission-oriented research and development projects in the Canadian Arctic. Transport Canada plays a coordinating role in this program that is shared with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

Other Support: The other services provided by this Activity are:

- **Arctic Resupply:** This involves the co-ordination of an annual Eastern Arctic Sealift to provide food, materials, fuel and equipment to northern settlements and defence sites.
- **Support to Other Government Departments and Agencies:** This Activity provides vessels and aircraft to support specific operations of other government departments and agencies. The most significant of these services is the Charter of the CCGV John Cabot to Teleglobe Canada and the provision of ships to the Department of Fisheries and Oceans for hydrographic work in the Arctic. The \$1.2 million payment to Northern Transportation Company Limited for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation is also included in this component.
- **Canarctic Shipping Company Limited:** Through this company (government share 51%, North Water Navigation Ltd. 49%), the government operates the M.V. Arctic, an experimental Arctic Class 2 bulkcarrier, to further the development of Canadian expertise in cargo-ship/icebreaker technology and to demonstrate the feasibility of an extended Arctic navigation season. Canarctic Shipping Company has contracted to carry the entire output of the Nanisivik Mine, using the M.V. Arctic during the summer season. In a joint venture with Federal Commerce and Navigation, the Company has also contracted with Cominco to carry 75% of the output of the Polaris Mine on Little Cornwallis Island. This ship is also being used as a laboratory for studying vessel design and investigating ice conditions in Arctic areas, with the results being made available to Canadian shipbuilding and shipping companies.

Performance Information/Resource Justification

Icebreaking and Escorting: To respond to the requirement for icebreaking assistance, seven dedicated icebreaking vessels are employed. This fleet is complemented by those aids-to-navigation vessels that have icebreaking capability. Statistical performance data are shown in Figure 14.

Figure 14: Performance and Resource Data - Icebreaking, and Escorting

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	48,735	43,124	42,827
Aircraft support	1,446	1,313	1,446
Other	2,328	2,687	2,367
	52,509	47,124	46,640
Demand for service			
Ships assisted	4,000	4,000	4,800
Ship miles escorted	16,000	16,000	21,000
Coast Guard fleet support			
Ship hours provided	43,100	43,100	43,100
Aircraft hours provided	15,800	15,800	14,800

The 1984-85 Estimates and the 1983-84 Forecast are based on average ice conditions experienced in the areas served over the past years. Actual resource requirements will vary if actual ice conditions depart significantly from the average.

Flood Control: Operating resource requirements are based on an average of 130 days (131 days for 1982-83) of ship support for control of ice build-up. This figure has not varied significantly over the past years.

Ice Reconnaissance: The estimated 1984-85 operating cost for this service is \$14 million, which represents the contract cost for 2,200 hours of flying time.

Other Support: Figures 15 and 16 set out performance data and the operating expenditures required for the other three services offered under this activity.

Figure 15: Performance and Resource Data - Other Support

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Arctic resupply	7,513	7,155	8,087
Support to other government Departments and agencies	16,616	15,030	12,912
Canarctic Shipping Company Limited	3,303	3,052	3,210
	27,432	25,237	24,209
Performance data			
Arctic resupply			
Cargo tonnage delivered	47,000	45,000	47,000
Ship hours provided	1,300	1,300	1,300
Aircraft hours provided	1,160	1,160	1,160
Support to other government Departments and agencies			
Ships hours provided	12,700	12,700	12,700
Aircraft hours provided	3,000	3,000	3,400

Performance data for Canarctic Shipping Company Limited are displayed separately in Figure 16 because it operates on a calendar year basis.

Figure 16: Financial and Operational Statistics of Canarctic Shipping Company Limited

	1980	1981	1982	1983	1984
Financial results (\$000)					
Revenues	6,011	4,711	6,485	6,197	5,491
Expenditures	9,252	9,384	9,695	9,249	8,794
Government Subsidy	3,241	4,673	3,210	3,052	3,303
Cargo tonnage transported (000)	120	133	131	132	135

Capital Expenditures: The Capital Program planned for 1984-85 has been increased as a result of the Special Recovery Capital Projects Program. The major item here is the construction of a Class 1200 icebreaker for use in the St. Lawrence Gulf and River, at a total estimated cost of \$164.6 million, of which \$20.6 million is budgeted for 1984-85. Miscellaneous equipment purchases make up the balance of the \$29 million planned spending for 1984-85.

When completed in 1987-88, the Class 1200 icebreaker will replace the CCGV Labrador.

D. Marine Search and Rescue

Objective

To develop, maintain and ensure the efficient operation of facilities and services to minimize loss of life and personal injuries in the Marine environment as a result of search and rescue incidents, and also to increase volunteer participation in promoting safe boating through existing public and private sector education programs to minimize the demand on Coast Guard Search and Rescue resources.

Resource Summary

The Search and Rescue (SAR) activity accounts for approximately 6% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 11% of the total person-years.

Figure 17: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Coast Guard rescue operations	40,734	697	39,724	709	1,010	(12)
Boating safety promotion	2,608	34	2,612	34	(4)	-
Canadian Marine Rescue						
Auxiliary promotion and support	1,457	22	1,463	22	(6)	-
Operating expenditures*	44,799	753	43,799	765	1,000	(12)
Capital expenditures	10,154	-	16,670	-	(6,516)	-
Total resource requirements	54,953	753	60,469	765	(5,516)	(12)

*Includes grants and contributions of \$610,000 in 1984-85 and 1983-84.

The overall reduction of \$5.5 million is due to a lower spending in ship replacement of \$6.5 million, partially offset by an inflationary increase of \$1 million in operating costs.

Description

This activity attempts to minimize loss of life in the marine environment by the following means.

Coast Guard Rescue Operations: These provide a search and rescue capability in conjunction with the Department of National Defence.

Boating Safety Promotion: This encourages small craft boating safety through educational programs designed to foster increased public awareness of safety related matters.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: To complement the Coast Guard rescue operations, the Coast Guard promotes and supports the activities of the Canadian Marine Rescue Auxiliary which provides search and rescue capabilities at several places across the country on a voluntary basis.

Performance Information/Resource Justification

Coast Guard Rescue Operations: In conjunction with the Department of National Defence, the CCG mans the rescue co-ordination centres in Halifax, N.S., Trenton, Ont. and Victoria, B.C., and operates marine rescue sub-centres in St. John's, Nfld. and Quebec City. From these centres, Coast Guard operates 40 SAR vessels, 30 Inshore Rescue Boats (IRBs) and 3 hovercraft. Primary units operate on a 24-hour, 7-day-a-week basis and provide both offshore and inshore SAR coverage in those areas where incident analysis has shown the need for dedicated SAR coverage. These vessels are required to be underway to the scene of an accident within 30 minutes of notification for action. During the peak summer months, with added pleasure boat activities, a special program has been developed. It consists of high-speed IRBs manned by students.

Figure 18: Performance and Resource Data - Coast Guard Rescue Operations

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Ship support	33,654	33,108	27,865
Other	7,080	6,616	5,298
	40,734	39,724	33,163
Key resource variables			
Ship hours provided	290,000	286,000	273,500
Utilization of service			
Incidents responded to by Coast Guard	6,500	6,000	5,500

Boating Safety Promotion: An extensive boating safety program, at an estimated cost of \$2.6 million in 1984-85, is conducted to minimize the number of small boat incidents. These funds are used to produce educational safety movies, television commercials and programs, publications such as the Boating Safety Handbook, and to conduct courses. The number of boating safety courses is projected to increase from 1100 in 1982-83 to 1250 in 1983-84 and 1400 in 1984-85.

Canadian Marine Rescue Auxiliary Promotion and Support: Rescue operations are supplemented by vessels owned by voluntary Canadian Marine Rescue Auxiliary units. Figure 19 shows its growth, along with its rescue activity. The annual cost of this program is \$1.5 million. The auxiliary units are compensated for fuel and insurance costs incurred when they respond to a search and rescue incident, and for authorized training and travel costs for their crews.

Figure 19: Trends In Canadian Marine Auxiliary Growth and Workload

Year	No. of Members	No. of Vessels	No. of Incidents Attended
1980	937	418	753
1981	1,126	492	844
1982	1,298	607	1,042
1983 (forecasted)	1,850	850	1,500
1984 (estimated)	2,100	950	1,700

Capital Expenditures: Figure 20 summarizes the capital program planned for 1984-85.

Figure 20: Summary of Main Estimates Capital Projects, 1984-85 (\$'000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to Mar.31/84	Planned Spending 1984-85	Future Years spending
Expansion of service				
o 1 Class 200 - Ice strengthened Vessel - Newfoundland (last of a 7-vessels program)	9,426	6,750	2,676	-
o 1 Class 300 Lifeboat - Gaspé	1,044	200	844	-
o 1 Class 400 Cutter - St. John's	2,991	-	2,491	500
	13,461	6,950	6,011	500
Replacements				
o 1 Class 400 Cutter - Meaford	3,078	-	3,078	-
o 1 Class 300 Lifeboat - Souris	929	200	729	-
o 2 West Coast Vessels for Bella Bella/Queen Charlotte City Geographic Area	4,000	-	3,000	1,000
Miscellaneous projects under \$250,000	1,018	-	1,018	-
	9,025	200	7,825	1,000
	22,486	7,150	13,836*	1,500

*Before funding adjustment of \$3.6 million.

E. Regulatory

Objective

To develop, administer and enforce regulations and standards to ensure the seaworthiness of ships, the safety of their cargoes, the safety of operations to minimize shipping casualties and crew accidents, and also the probability of pollution from ships; to ensure that works placed in, upon, over, under, through or across any navigable waters do not interfere with the public's right of navigation; and to mitigate the effects of pollution on the environment from ship-source spills.

Resource Summary

The Regulatory activity accounts for approximately 4% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 21: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Ship Safety	21,156	379	19,337	367	1,819	12
Emergencies	6,578	51	3,384	52	3,194	(1)
Marine Casualty Investigations	2,354	48	1,341	31	1,013	17
Navigable waters protection	1,731	28	1,635	28	96	-
Operating expenditures*	31,819	506	25,697	478	6,122	28
Capital expenditures	6,178	-	6,522	-	(344)	-
Total resource requirements	37,997	506	32,219	478	5,778	28

*Includes grants and contributions of \$29,000 in 1983-84 and 1984-85.

Approximately \$1.6 million is recovered from the private sector for inspections and examinations by the Ship Safety element. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

To provide emergency response funding in the event of a major oil spill, a pollution contingency fund of \$3 million has been established which is reflected in 1984-85. The remainder of the increase is due to the increase in personnel and inflation.

Description

The Regulatory activity consists of the following four functions.

Ship Safety: This organization administers the Canada Shipping Act on behalf of the Minister. This involves the development and promulgation of regulations and standards; the inspection of ships and ships' equipment, oil drilling rigs and cargoes to ensure seaworthiness, and the registration of ships and licensing of vessels. It also inspects, registers, and licenses air cushion vehicles (ACVs), monitors the marine safety training program, and examines and certifies officers and crews, to ensure that ships are manned with competent personnel. This organization is also responsible for the surveillance, investigation and enforcement of pollution regulations that concern ships.

Emergencies: This organization is involved in clean-up of pollution from shipping, and acts as a resource agency for marine pollution incidents from other sources. It evaluates, acquires and maintains the Coast Guard's pollution countermeasures equipment and regularly provides exercises for Coast Guard and other personnel.

Marine Casualty Investigation: On behalf of the Minister, this organization is responsible for the investigation of shipping casualties and crew accidents and for the administration and technical presentation of formal investigations (public hearings); the review of all investigation reports and the formulation of recommendations to prevent a recurrence; the recording of all casualties and accidents; the production of annual statistics, and the provision of information on casualties and accidents upon request.

Navigable Waters Protection: Under the Navigable Waters Protection Act, the Coast Guard is responsible for the review, analysis and approval of works (bridges, dams, wharves, overhead and submarine power and telephone cables, etc.) constructed in navigable waters to protect the public right of navigation; the removal of wrecked vessels and the investigation of incidents of obstruction to navigation. Under the Canada Shipping Act, which provides for the preservation, protection and disposal of wrecked vessels, this function is also responsible for the administration of Receiver of Wreck activities.

Performance Information/Resource Justification

Ship Safety: There are 34,832 vessels registered in Canada, of which 5,642 require inspections. The Branch conducted 2,700 ship inspections and 13,364 personnel examinations in 1982-83. To meet its responsibilities, 30 district offices, employing 185 inspectors and examiners reporting to five Regional Headquarters, are established throughout Canada. Figure 22 shows statistical information over the past years.

Figure 22: Performance and Resource Data - Ship Safety

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating expenditures (\$000)			
Ship Safety	21,156	19,337	20,317
Performance data			
Ship inspections	3,300	3,000	2,700
Ship plans and drawings verified	11,350	10,320	9,390
Personnel examinations carried out	15,400	14,000	13,364
Exemptions issued	760	780	872

Emergencies: To respond to clean-up requirements, the Coast Guard has a core of 52 employees located in Headquarters, Regional and District offices of the Canadian Coast Guard. Since all clean-up operations are carried out on a full cost recovery basis, only salary and equipment maintenance costs are included in the appropriation. Figure 23 shows oil spill responses and costs over the past years.

Figure 23: Oil Spill Countermeasure Responses and Related Costs (\$000)

Year	Number of Responses	Total Expenditures
1979-80	53	9,416
1980-81	128	4,981
1981-82	68	7,198
1982-83	41	6,056

Marine Casualty Investigations: Twenty-three investigators located in Coast Guard Headquarters and Regional offices investigate shipping casualties and crew accidents. The Minister of Transport has initiated an independent study under the direction of Bernard M. Dechênes, Q.C., for the purpose of assessing the effectiveness and impartiality of marine incident investigations and to determine the most suitable way to improve the current process.

Figure 24: Marine Casualty Investigations - Workload Statistics

Calendar year	Number of Incidents	Number of Fatalities	Number of Reports Issued
1979	922	108	17
1980	969	72	176
1981	1,359	70	163
1982	1,431	181	161

Navigable Waters Protection: There were 3,668 applications processed in 1982-83 pursuant to the requirements of the Act, which regulates the construction of works placed in, upon, over, under, across and through navigable waterways to protect the public's right of navigation. The projected number of applications for 1983-84 and 1984-85 is 3,700 each year.

Capital Expenditures: The major item is the construction of a Marine Emergencies Duties Training Centre in St. John's, Newfoundland, at a cost of \$3.9 million. Miscellaneous small equipment purchases account for the remaining planned expenditures for 1984-85.

F. Public Wharves and Harbours

Objective

To develop, administer and maintain designated harbours and port facilities, in order to meet commercial shipping needs and to support a safe and efficient national marine transportation system.

Resource Summary

This activity accounts for roughly 8% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 1% of the total person years.

Figure 25: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Public Wharves and Harbours						
Dredging	6,143	-	8,290	-	(2,147)	-
Repairs	26,674	-	23,670	-	3,004	-
Management of ports	3,754	90	3,541	91	213	(1)
Operating Expenditures	36,571	90	35,501	91	1,070	(1)
Capital Expenditures	36,718	3	21,355	-	15,363	3
Anticipated Capital Lapse	(4,056)	-	-	-	(4,056)	-
	69,233	93	56,856	91	12,377	2
Harbour Commissions Payments	2,130	-	3,350	-	(1,220)	-
Total Resource Requirements	71,363	93	60,206	91	11,157	2

In 1984-85, recoveries of \$6.7 million will be achieved through wharfage and harbour charges. This revenue is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

Description

Public Wharves and Harbours: This organization maintains, administers and develops 366 sites in support of commercial transport. The smallest of these ports have limited traffic and exist only to provide access to isolated communities. The larger ports are very active and their support to local industries is of great significance to regional economies. In total, these ports account for 20% of the national marine tonnage. As most of the ports are not financially self-sufficient, they are administered by Transport Canada as public ports.

Wharves, sheds, storage areas and harbours are provided at the ports based on users' needs. Day-to-day local operational activity at the ports includes such functions as enforcing regulations regarding facility use, arbitrating between users and collecting user fees. Not provided are such direct services as cargo handling.

Harbour Commissions Payments: There are nine Harbour Commissions which handle roughly 20% of the national marine tonnage. They exist as quasi-commercial bodies and are largely financially self-sufficient. However, contributions, grants or loans may be sought for major port development. Loans in the amount of approximately \$3 million are presently outstanding. (see Figure 50, page 3-60).

Performance Information/Resource Justification

Public Wharves and Harbours: Most operating expenditures go toward repair, re-building and preventive maintenance of existing capital structures and works. The plans for 1984-85 consist of 135 infrastructure maintenance and repair projects and 22 maintenance dredging projects, at an estimated cost of \$33 million. Planned program rationalization is expected to reduce the number of sites administered, thereby controlling growth in the maintenance budget.

Harbour Commissions Payments: Included in the Marine Program are commitments to provide financial assistance to Harbour Commissions for construction work. Figure 26 shows the projects planned for 1983-84 and 1984-85.

Figure 26: Payments to Harbour Commissions (\$000)

Harbour Commission / application	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
Hamilton - construction of the East Port Complex	2,130	2,750
Windsor - West End Marina	-	600
Total	2,130	3,350

Capital Expenditures: Capital expenditures are made primarily to meet user requirements for wharves, sheds, storage areas, dredged harbours, breakwaters and other infrastructure required for efficient port operations. The major increase in the 1984-85 planned expenditures is for the Port Development of Newcastle/Port Chatham at a total estimated cost of \$17 million, of which \$11 million is budgeted for 1984-85. For a detailed list of the other major capital projects, refer to Figure 46, page 3-56.

G. Direction and Administration

Objective

To develop policies and directives and to administer efficiently the specific Marine facilities and services essential to the national transportation system and within the federal government's jurisdiction and according to the Department of Transport's overall policies, regulations, directives and guidelines.

Resource Summary

This activity accounts for 5% of the total 1984-85 Marine Transportation Program expenditures and 10% of the total person-years.

Figure 27: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Marine Administration	4,602	73	4,201	72	401	1
Coast Guard Administration	29,220	616	27,271	612	1,949	4
Operating expenditures*	33,822	689	31,472	684	2,350	5
Capital expenditures	13,596	-	10,039	-	3,557	-
Total resource requirements	47,418	689	41,511	684	5,907	5

*Includes grants and contributions of \$50,000 in both 1983-84 and 1984-85.

The increase of approximately \$6 million reflects the additional capital required for the Coast Guard Base replacement program (\$3.6 million), the incremental operating costs to be incurred by the Coast Guard relative to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada (\$0.6 million), other operating cost increases (\$0.3 million) and inflation (\$1.5 million).

Description

Marine Administration: This Administration consists of the offices of the Marine Administrator and the Marine Deputy Administrator, Policy and Planning, supported by various staff groups. Their functions are to formulate and direct national marine policy; to establish corporate goals, objectives, priorities and accountability measures; to direct the planning, programming and budgeting processes; to administer research and development programs; to exercise financial control; and to administer management information systems. Staff also provide policy advice to those Crown Corporations reporting to the Marine Administrator.

Coast Guard Administration: This Administration consists of the offices of the Commissioner, the Director General for each region, and the District Managers. The group deals with any issue specific to the Coast Guard operations. Their responsibilities are the development of policies, directives and guidelines; the provision of accommodation, planning, programming, financial, materiel management, office and personnel services.

Performance Information/Resource Justification

This activity accounts for the following percentage of the total operating expenditures of the program:

Figure 28: Direction and Administration as a Percentage of Total Operating Expenditures (excluding Capital)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Total operating expenditures	475,816	444,739	361,965
Direction and administration operating expenditures	33,822	31,472	34,200
Direction and administration as a percentage of total operating expenditures	7.10%	7.08%	9.44%

Capital Expenditures: The major item is the reconstruction of the Prescott and Parry Sound Bases, at a total estimated cost of \$25.5 million, of which \$8.7 million is budgeted for 1984-85.

H. Major Ports

Introduction

This activity summarizes the financial support provided by the federal government to the Canada Ports Corporation, a Schedule C Crown corporation. The presentation also provides background information about corporate operations and the other sources of financial support available to the corporation.

Objectives: The Canada Ports Corporation Act requires the corporation to create a port system that:

- is an effective instrument of support for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local, economic and social objectives;
- is efficient;
- provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;
- provides local ports with a high degree of autonomy to manage and operate the ports, consistent with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national port system and the optimum deployment of resources; and that
- is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 4% of the Marine Program's total resources.

For 1984-85, as part of the federal government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada, the Cabinet approved to compensate Canada Ports Corporation up to \$282,000 for incremental costs to be incurred at the Ports of Halifax and Quebec.

Figure 29: Activity Expenditures and Disbursements (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial support to Canada Ports Corporation for fixed asset acquisitions and renovations:			
Budgetary payments	31,937	24,102	63,427
Loans	4,190	4,909	14,456
Payment to Canada Ports Corporation for the Quebec 1534-1984 Project			
Budgetary payment	282	-	-
	36,409	29,011	77,883

All Canada Ports Corporation loans bear interest at rates that range from 6.25 to 15.625%. Refer to loan schedule (page 3-60, figure 50) for a complete listing.

Description

Ports Canada, whose head office is in Ottawa, operates ports and related facilities at 15 locations across Canada (see Figure 55, page 3-64). These ports handle roughly half the marine freight tonnage in Canada. Several of the ports also operate passenger terminals. These ports are all to be operated either as separate divisions of the Corporation or as separate local port corporations except for the Ridley Island Coal Terminal at Prince Rupert, B.C. This \$250 million facility, substantially completed in late 1983, will be operated by Ridley Terminals Inc., a joint venture of the Corporation and Federal Commerce and Navigation Limited, a major Montreal-based company. The Corporation holds 90% of the common (voting) shares. Debt financing, to be guaranteed by the Government of Canada up to \$205 million, has been arranged for construction of the coal handling facilities; Ridley Terminals Inc. provides the remaining funding requirement through equal equity contributions by its two partners. The land and infrastructure will be leased from the Port of Prince Rupert.

The Corporation is in the process of assessing which ports should operate as divisions and which as Local Port Corporations (see Initiatives, page 3-13).

Other Background Information

Spending on the capital program planned by Ports Canada for its 1984 fiscal year is budgeted at \$110 million. Other financial requirements, primarily loan repayments, are budgeted at \$3 million. Because the Corporation operates on a calendar year as opposed to the government's fiscal year, the amount of government funding provided through appropriations will not necessarily coincide with the Corporation's reported use of such resource in a given year. Figure 30 summarizes these financial requirements and all sources of funding. Figure 31 summarizes the financial results of the Corporation's operations.

**Figure 30: Canada Ports Corporation - Combined Summary of
Financial Requirements and Methods of Funding*
(by calendar year in \$000)**

	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Financial requirements:			
Additions to fixed assets	110,244	79,549	125,363
Miscellaneous	3,257	2,181	894
	113,501	81,730	126,257
Funds provided from:			
Government of Canada			
Budgetary appropriations:			
for fixed assets ¹	31,137	10,756	23,969
for Quebec 1534-1984 project	282	-	-
Loans for fixed assets ²	4,190	12,001	7,875
Recoverable contribution ³	800	8,366	40,597
	36,409	31,123	72,441
Operations	76,742	69,002	75,714
Working Capital and Other sources	350	(18,395)	(21,898)
	113,501	81,730	126,257
	Total Estimated Cost	Prior Years' Forecast Expenditures	Future Years Budget Require- ments
Halifax, N.S.: ¹			
Grain Elevator Dust Control System	3,294	1,465	1,829 -
Sept-Îles--Pointe-Noire, Qué.: ¹			
Renewal of Port Facilities	36,150	3,180	12,810 20,160
Chicoutimi--Grande Anse, Qué.: ¹			
Relocation of Port Facilities	26,587	949	16,498 9,140
Prince Rupert, B.C.: ³			
Ridley Island Coal Terminal	50,394	49,594	800 -
Saint John, N.B.: ²			
Bulk Potash Terminal	28,400	23,020	4,190 1,190

*Excludes Ridley Terminals Inc.

3-40 (Marine Transportation)

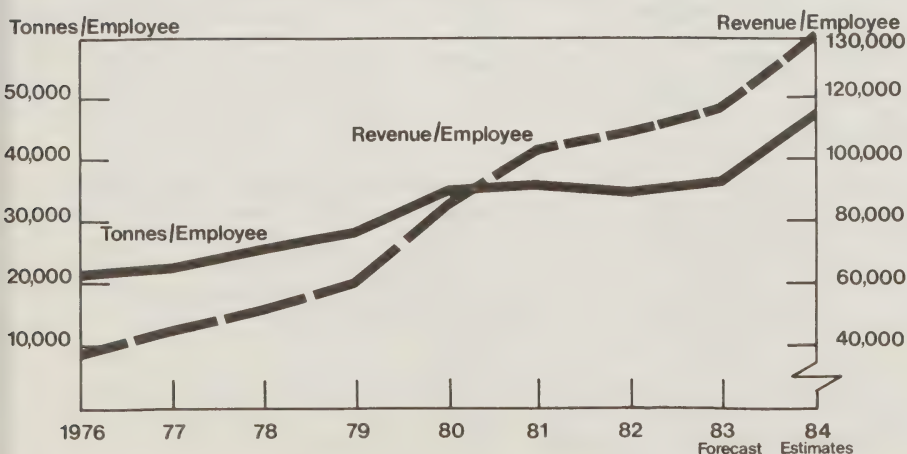
Figure 31: Canada Ports Corporation - Combined Summary of Statement of Operations* (by calendar year in \$000)

	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Operating revenue	223,715	200,634	190,784
Operating expenses	189,254	185,916	162,602
Income from operations	34,461	14,718	28,182
Interest income	22,471	25,163	31,550
Interest expenses	(5,085)	(3,987)	(2,796)
Miscellaneous income (expense)	-	-	567
Net income	51,847	35,894	57,503
Add			
Depreciation and other non-cash items	24,895	33,108	18,211
Funds provided from operations	76,742	69,002	75,714

*Excludes Ridley Terminals Inc.

A measure of labour efficiency and productivity is presented in Figure 32. The positive trends reflect the commitment of the Canada Ports Corporation towards more effective control and maximum use of port assets. Consistent with receiving overall direction from the federal government, individual ports enjoy a high level of autonomy, formulating their own strategies for achieving overall Corporation objectives.

Figure 32: Labour Efficiency Measured in Tonnes Handled and Revenue Generated



(Major Ports) 3-41

I. Bridges

Introduction

This activity summarizes the financial support the federal government provides The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated, a wholly-owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority. The Company operates and maintains the Jacques Cartier and Champlain Bridges and the section of the Bonaventure Autoroute owned by the Government of Canada in Montreal, Quebec. Included with the Bridges activity is another wholly-owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority, The Seaway International Bridge Corporation Limited, which operates and manages the international toll bridge system between Cornwall, Ontario and Rooseveltown, New York. This Corporation is not in need of financial support from the federal government.

Objective: The objective of the Company and the Corporation is to provide the public with safe and efficient transit over the bridges that they operate and maintain respectively and the section of the Bonaventure Autoroute, and to provide such service without the need of appropriations.

Resource Summary

This activity's expenditures represent less than 1% of the Marine Program's total expenditures.

Figure 33: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial support to The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:			
Budgetary payments	4,387	3,396	4,064

Description

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated: The Company earns most of its revenues (90% approx.) from toll charges to the users of the Champlain Bridge. There has been no change in the toll rate since opening in 1962. The Jacques Cartier bridge has been toll-free since 1962. The Company is financially dependent on the federal government, with liabilities exceeding assets by approximately \$84 million, and currently is seeking means to improve its financial position.

The federal government follows the practice of reimbursing the Company for operating deficits after adjusting for items such as depreciation and accrued employee termination benefits that do not require an outlay of cash.

The Seaway International Bridge Corporation Limited: The Corporation operates and manages the bridge system on behalf of The St. Lawrence Seaway Authority and The Saint Lawrence Seaway Development Corporation. By agreement between these two parties, the annual income of The Seaway International Bridge Corporation is paid as a bridge user charge; payment is first to be made to the Authority to offset the amortization of the cost of the North Channel Bridge together with interest; then to the Development Corporation to offset the amortization of the cost of the Racquette River Bridge; the balance, if any, is to be divided equally between both parties.

All bridge user charges, since the commencement of operations, have been paid solely to The St. Lawrence Seaway Authority.

Other Background Information

Figure 34 summarizes the basis upon which the federal government determines the amount of financial support to provide the Company.

**Figure 34: The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Summary Statement of Operations and Financial
Requirements (\$000)**

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Revenue	6,414	6,139	6,196
Expenses	11,788	10,551	11,342
Loss for the year	5,374	4,412	5,146
Deduct:			
Items not requiring cash outlays	(1,132)	(1,084)	(1,130)
Funds required for operations	4,242	3,328	4,016
Fixed asset expenditures	145	68	48
Total financial support required	4,387	3,396	4,064

J. Canals

Introduction

The Canals activity summarizes the special financing which the federal government provides to The St. Lawrence Seaway Authority, a Schedule D Crown corporation. The presentation also provides background information about the Authority's operations, financial requirements and sources of funds.

Objectives: The Authority's objectives are:

- to provide, operate and maintain an efficient deep waterway from Montreal to Lake Erie; and
- to ensure the safe and efficient movement of marine traffic and the protection of the environment.

Resource Summary

The Authority has not required financial support from the federal government in recent years. During 1983-84 and 1984-85, the federal government plans to assist in the financing of a \$6 million project to rehabilitate the Welland Canal, as part of the Special Recovery Capital Projects Program.

Figure 35: Activity Expenditures and Disbursements (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Budgetary payment to The St. Lawrence Seaway Authority for Special Recovery project	3,000	3,000	-

Description

The St. Lawrence Seaway Authority is responsible for providing, operating and maintaining a deep waterway between the Port of Montreal and Lake Erie, in conjunction with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. Close collaboration between the two entities is required, especially on tariff and operational matters.

The Seaway systems takes vessels from 6 metres above sea level at Montreal (Figure 56, page 3-64) through seven locks (five Canadian and two American) to Lake Ontario, some 75 metres above sea level. The Welland Canal, with its eight locks, lifts them to Lake Erie at an elevation of 174 metres. All Seaway locks are similar in size and accommodate vessels up to 222.5 metres long and 23.2 metres in beam.

Other Background Information

Figures 36 and 37 show how the government concluded that no financial support other than for the Special Recovery Project would be needed.

Figure 36: The St. Lawrence Seaway Authority - Summary of Financial Requirements and Methods of Funding (\$000)

	Budget 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial requirements:			
Fixed asset additions and renovations	4,474	4,014	7,680
Special Recovery Project	3,000	3,000	-
	7,474	7,014	7,680
Funds provided from:			
Operations	2,522	1,288	5,906
Working capital and other internal sources	1,952	2,726	1,774
Government of Canada	3,000	3,000	-
	7,474	7,014	7,680

Figure 37: The St. Lawrence Seaway Authority - Summary Statement of Operations (\$000)

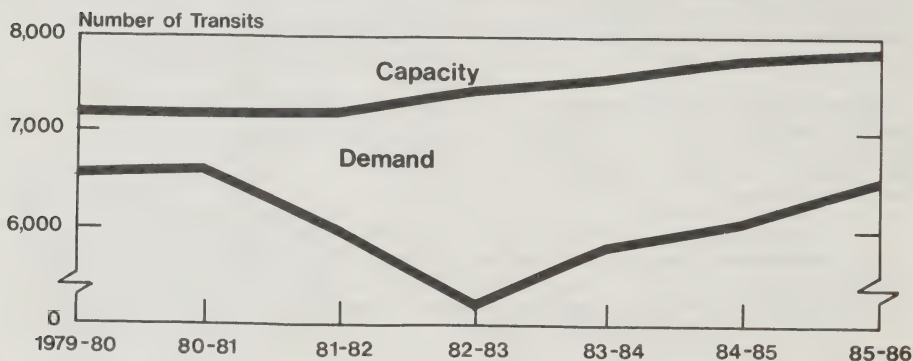
	Budget 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating revenue	58,476	53,931	52,409
Operating expenses	69,068	66,158	62,222
Income (Loss) from operations	(10,592)	(12,227)	(9,813)
Other income	4,235	4,874	6,100
Net Income (Loss) for the year	(6,357)	(7,353)	(3,713)
Add:			
Depreciation	8,706	8,641	8,731
Other items not requiring a cash outlay	173	-	888
Funds provided from operations	2,522	1,288	5,906

To stay ahead of demand, the Authority has projects underway that should increase transit capacity by 6% over the next five years, to about 8,000 transits a season. The program, which totals about \$92 million, calls for physical modifications such as widening certain restricted sections to permit two-way navigation and providing additional mooring facilities at key points in the system. As well, computer-assisted traffic control will streamline the flow of information and provide scheduling capability that will take full advantage of any given physical canal configuration.

The toll revisions of 1978, phased in over the years 1978 to 1980, were designed to provide sufficient revenues to cover operating and maintenance costs and depreciation. A further joint Canada - U.S. toll review in 1981 led to the decision to increase tolls by about 18% in 1982, and 10% in 1983. No increases are planned for the 1984 operating season.

Figure 38 presents a comparison of actual and forecast demand with the Canal's capacity.

Figure 38: Welland Canal Transit Capacity and Demand



K. Pilotage Services

Introduction

This activity summarizes the financial support the federal government provides to its four pilotage authorities: Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority, Laurentian Pilotage Authority, and Pacific Pilotage Authority. All are deemed for the purpose of the Financial Administration Act to be corporations specified in Schedule D to that Act and, with one exception, are owned directly by the government. The Great Lakes Pilotage Authority is a wholly-owned subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority.

Objectives: The objectives of each of these pilotage authorities are:

- to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within their respective regions; and
- to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that provide revenue sufficient to permit the authority to be financially self-sustaining.

Resource Summary

Since their establishment in 1972, the pilotage authorities gradually have developed tariff and financial structures that enable them to operate with little or no financial assistance from the government. The recent decline of vessel traffic in some regions has resulted in some need for financial support because it was not possible to offset revenue reductions fully through cost-cutting measures. At the same time, tariff increases had to be limited to 6 and 5%.

As part of the federal government's contribution to the 450th anniversary celebrations of the arrival of Jacques Cartier in Canada, the Cabinet approved to compensate the Atlantic and Laurentian Pilotage Authorities up to \$206,000 for pilotage services to be provided to participants of the Tall Ships Event.

Figure 39: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Financial support to Pilotage Authorities for operating losses and foregone revenue (Quebec 1534-1984)			
● Atlantic	386	404	527
● Laurentian*	106	-	-
● Great Lakes	-	844	-
Budgetary Payments	492	1,248	527

*Provided solely for the Tall Ships Event.

Description

The Authorities guide ships through confined waters in designated areas. The Great Lakes Pilotage Authority guides ships through a system of locks.

The Authorities, with the approval of the Governor-in-Council, establish areas where use of pilotage services is compulsory for specified ships or classes of ships, specify the qualifications and conditions for the issue of pilotage licenses and certificates, set limits to the number of licenses for any district, outline conditions for waiving compulsory pilotage, and set tariffs for pilotage and other services. The Great Lakes Pilotage Authority works within a "Memorandum of Arrangements" that sets out the sharing of revenues between Canada and the United States in the international sections within which the Authority has responsibility.

Other Background Information

Figure 40 summarizes the factors giving rise to the Atlantic Pilotage Authority's need for financial support. Figure 41 presents an overview of the operations of the other three pilotage authorities.

Figure 40: Atlantic Pilotage Authority - Summary Statement of Operations and Financial Requirements
(by calendar year in \$000)

	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Revenue	5,554	4,972	4,948
Expenses	5,992	5,416	5,478
Net Loss	438	444	530
Items not requiring cash outlays	136	115	115
Funds required for operations	302	329	415
Additions to and payments for fixed assets	84	75	112
Financial requirement	386	404	527

Figure 41: Summary of Operating Results, Fixed Asset Additions and Changes in Working Capital for the Laurentian, Great Lakes and Pacific Pilotage Authorities
(by calendar year in \$000)

Laurentian	Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982
Revenue*	25,432	23,914	23,124
Expenses	25,798	24,370	23,232
Net Loss	366	456	108
Items not requiring cash outlays	374	460	351
Funds from operations	8	4	243
Fixed asset additions	690	380	4
Working capital Increase (decrease)	(682)	(376)	239
Great Lakes			
Revenue	11,225	9,695	10,345
Expenses	11,613	10,821	10,304
Net Income/(Loss)	(388)	(1,126)	41
Items not requiring cash outlays	456	282	395
Funds from operations	68	(844)	436
Fixed Asset Additions	5	1	2
Working capital Increase (decrease)	63	(845)	434
Pacific			
Revenue	18,264	18,071	16,288
Expenses	18,264	17,460	15,543
Net Income/(Loss)	-	611	745
Items not requiring cash outlays	224	215	488
Funds from operations	224	826	1,233
Fixed Asset Additions	139	572	536
Working capital Increase (decrease)	85	254	697

*Includes the Government's financial support of \$106,000.

The effectiveness of ships piloted safely is expressed as the number of incident-free assignments out of total assignments performed in an Authority's designated area.

Figure 42: Ships Piloted Safely

Pilotage Authority	1981			1982		
	Total Assign- ments	Incidents	% Incident-Free Assignments	Total Assign- ments	Incidents	% Incident-Free Assignments
Atlantic	13,932	24	99.8%	11,617	27	99.8%
Laurentian	31,722	54	99.8%	28,828	39	99.9%
Great Lakes	10,129	79	99.2%	10,238	69	99.3%
Pacific	12,061	29	99.8%	11,575	25	99.8%

Section III

Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

The following expenditures do not include non-budgetary expenditures paid to the Canada Ports Corporation in the form of advances.

Figure 43: Expenditures by Object (\$000)

Budgetary	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Operating			
Salaries and wages	211,919	201,924	179,305
Contributions to employee benefit plans	27,862	26,653	26,817
Other personnel costs	6,271	4,795	6,851
Freight, Arctic Resupply	4,118	3,922	4,483
Other transportation and communications	19,855	18,196	17,107
Information	1,025	803	1,425
Ice reconnaissance service (Environment)	14,293	12,693	11,459
Helicopter services	10,958	9,896	10,744
Other professional and special services	22,338	24,692	20,184
Rentals, Arctic Resupply	3,228	3,074	3,148
Other rentals	1,862	2,462	1,553
Purchased ship refits	25,538	24,718	15,449
Dredging and pile driving	24,285	21,639	2,424
Other purchased repair and upkeep	20,232	19,288	4,131
Fuel and other petroleum products	34,009	32,396	26,050
Electricity	3,730	3,456	2,405
Other utilities, materials and supplies	31,063	24,569	21,981
All other expenditures	12,484	8,662	5,659
Total Operating	475,070	443,838	361,175
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	50,466	40,873	19,155
Construction and acquisition of machinery and equipment	356,090	109,008	37,493
All other expenditures	37,991	30,421	13,399
Total Capital	444,547	180,302	70,047
Grants, Contributions and other transfer payments	746	901	790
Crown Corporations			
Major Ports Construction	32,219	24,102	63,427
Operation of Bridges	4,387	3,396	4,064
Pilotage Services	492	1,248	527
Canals	3,000	3,000	-
Total payments to Crown Corporations	40,098	31,746	68,018
Less: Receipts and Revenue Credited to the Vote	8,751	8,300	8,139
Anticipated Capital Lapse	9,290		
Total expenditures	942,420	648,487	491,891

2. Personnel Expenditures

Figure 44 provides a breakdown of the number of personnel by activity, and Figure 45 shows the person-years and the salary provisions by category.

Figure 44: Person-Year Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Authorized Person-Years - Departmental Operations			
Aids to Navigation	2,743	2,708	2,509
Ship Movement Systems and Services	991	980	1,008
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	1,130	1,022	1,071
Marine Search and Rescue	753	765	743
Regulatory	506	478	476
Public Wharves and Harbours	93	91	66
Direction and Administration	689	684	680
	6,905	6,728	6,553
Person-Years not Controlled by Treasury Board - Crown Corporations			
Canada Ports Corporation	1,700	1,710	1,760
St. Lawrence Seaway Authority	1,098	1,122	1,147
The Jacques Cartier and Champlain Bridges, Inc.	88	88	90
Pilotage Authorities	358	365	376
	3,244	3,285	3,373

Figure 45: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management					
Senior Executive	20	18	18	47,960 - 93,040	68,327
Senior Management	41	38	38	47,960 - 93,040	59,071
Scientific and Professional					
Engineering	127	120	107	22,196 - 73,560	46,104
Other	15	15	15	14,570 - 65,770	46,940
Administrative and Foreign Services					
Administrative Services	214	186	177	13,250 - 55,226	36,557
Financial Administration	44	43	43	13,193 - 55,220	37,144
Personnel Administration	52	46	44	13,330 - 60,830	36,793
Program Administration	105	115	108	13,250 - 55,226	41,380
Other	39	39	27	12,158 - 58,508	32,190
Technical					
Electronics	330	335	328	15,828 - 49,476	33,866
Engineering and Scientific Support	116	99	90	13,372 - 48,444	31,991
General Technical	447	439	437	12,033 - 53,030	33,649
Radio Operations	301	282	247	14,411 - 43,863	27,702
Ships' Officers (Incl. cadets)	1,053	989	959	19,510 - 49,078	24,375
Technical Inspection	293	271	269	12,033 - 54,944	42,667
Other	34	34	30	15,557 - 40,310	28,323
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	466	456	438	12,316 - 30,231	20,347
Secretarial, Stenographic, Typing	203	187	186	12,034 - 30,425	19,048
Other	33	28	32	12,062 - 35,362	19,436
Operational					
General Labour and Trades	557	575	582	14,067 - 38,735	23,623
Lightkeepers	453	491	492	15,270 - 28,333	20,777
Ships' Crews	1,880	1,835	1,814	17,940 - 28,560	21,314
Other	82	87	82	12,627 - 38,088	25,083

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

The Marine Program has a planned capital budget for 1984-85 of \$435.3 million. Figure 46 lists the major projects already in process or scheduled to start in 1984-85. Other capital projects are also funded by appropriation through the Marine Program for the Crown Corporation "Canada Ports". The payments to Canada Ports scheduled for 1984-85 total \$36.1 million; the projects involved are listed in the activity analysis, page 3-40, figure 30.

Figure 46: Details of Major Capital Projects (\$000)

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1984	Esti- mates 1984-85	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
Aids to Navigation					
Fleet Capital Investment Plan (SRCPP):					
Type 1100--Construct 6 vessels	-	382,503	28,871	225,293	128,339
Type 1050--Construct 2 vessels	90,886	92,450	20,284	48,035	24,131
Type 800--Construct 2 vessels	-	5,264	1,871	3,393	-
Major Mid-Life Refits:					
Humphrey Gilbert	-	12,929	5,143	6,505	1,281
Narwhal	-	11,314	-	11,314	-
Simon Fraser	-	7,200	-	7,200	-
Small Craft Component	-	7,779	1,788	2,747	3,244
CCG Navigational Aids Test Establishment	669	669	448	221	-
Lightpier Replacement Program	7,881	4,623	3,690	933	-
Submarine Cable Power Supply	-	1,722	-	341	1,381
Assumption Centennial Park Seawall--					
Windsor, Ontario (SRCPP)	-	1,200	700	500	-
Bridge Pier Protection, Halifax--					
Dartmouth (SRCPP)	-	3,100	600	2,500	-
Renovation to Cap des Rosiers					
Lightstation	-	551	-	551	-
National Radio Beacon Replacement Program	1,846	1,846	449	552	845
Electronic Sweeping Equipment	3,526	4,522	2,322	1,884	316
Decca Improvements--East Coast	448	414	409	5	-
Ice Retention-Artificial Islands--					
Lac St. Pierre	-	1,350	-	810	540
Miramichi River Dredging	-	17,036	16,390	646	-
Ship Movement Systems and Services					
Install VTM System--Prince Rupert	2,704	2,704	2,373	331	-
Replace Receiver and Relocate Operations					
Building--Sydney	-	796	37	543	216
Additions & Renovations Halifax CG Radio					
Operations Building	-	360	-	279	81
New Generation Communications Control					
System	5,770	5,645	148	1,590	3,907

	Total Estimated Final Cost		Total Forecast Costs to Mar. 31 1984	Esti- mates 1984-85	Future Years' Require- ments
	Previous Estimate	Current Estimate			
Ship Movement Systems and Services-Continued					
Transmitter 400-535KHz	1,059	1,059	909	150	-
Replace Receivers 500KHz--Coast Guard Radio Stations	705	705	528	177	-
Replace Single Channel Receivers for HF/SSB & HF/CW	1,544	1,544	1,103	441	-
VHF/FM Extended Range--Newfoundland	2,353	2,353	1,245	717	391
Antenna Systems Refurbishment at Halifax Radio Transmitter and Receiver Sites	807	860	727	133	-
Remote Control of Saint John CGR Station by Yarmouth CGR Station	693	693	671	22	-
Extension of VHF Radio Coverage--West Coast	6,847	6,847	6,447	400	-
Upgrade & Relocate MF Receivers-- Cartwright CGRS	-	694	50	644	-
Relocate Halifax VTS Centre and provide Radar Coverage to Bedford Basin-- Halifax Harbour	-	4,570	690	3,641	239
Icebreaking, Arctic & Other Ship Support					
Type 1200--Construct 1 vessel (SRQPP)	-	164,574	-	20,570	144,004
Pollution Countermeasures Equipment	2,601	2,601	2,264	337	-
Side Looking Radar for Ice Reconnaissance	2,700	2,700	1,075	1,625	-
Replacement of Gyrocompasses for Vessels	2,090	1,805	1,375	175	255
Replacement of Navigational Radars for Vessels	2,178	2,178	1,954	187	37
Replacement of Facsimile Receiving Terminals In CCG Vessels	776	776	753	23	-
Loran 'C' Receivers for CCG Vessels	618	618	543	75	-
Helicopter Homing Beacons	1,014	1,014	785	229	-
Shipboard Communications Consoles Replacement	3,825	3,740	937	1,297	1,506
Replacement Receiver Multicoupler Systems for CCG Vessels	1,124	1,124	471	312	341
General Receivers for CCG Vessels	439	439	289	150	-
Emergency Position Indicating Radio Beacons for CCG Vessels	-	538	-	429	109
Polar 8 Icebreaker Project--Definition Stage	-	2,000	113	1,822	65
Marine Search & Rescue					
Seven Marine Search and Rescue Vessels (Two Cutters, Two Lifeboats, Two Crash Boats and One Steel Tug)	9,499	9,426	6,750	2,676	-
Type 400--Construction of Four Marine Search & Rescue Vessels	12,348	10,069	-	8,569	1,500
Type 300--Gaspé Lifeboat	979	1,044	200	844	-
Type 300--Souris Lifeboat	871	929	200	729	-

	Total Estimated Previous Estimate	Final Cost Current Estimate	Total Forecast Costs to Mar. 31 1984	Esti- mates 1984-85	Future Years' Require- ments
Regulatory					
Equipment for National Marine Testing and Training Program	12,260	13,211	9,334	3,877	-
Public Wharves & Harbours					
Construct Container Terminal-- Cornerbrook, Newfoundland (SRCP)	-	10,400	2,000	5,100	3,300
Wharf Extension--Mulgrave, Nova Scotia (SRCP)	-	10,603	7,632	2,748	223
Barge Terminal--Campbell River, British Columbia (SRCP)	-	2,072	250	1,822	-
Barge Terminal--Port Hardy, British Columbia (SRCP)	-	2,000	250	1,750	-
Wharf Extension--Digby, Nova Scotia (SRCP)	-	6,676	2,436	4,221	13
Wharf Improvements--Cartwright, Newfoundland (SRCP)	-	1,000	250	750	-
Wharf and Shed Extension--Chatham/ Newcastle, New Brunswick (SRCP)	-	17,182	2,957	11,011	3,214
Wharf Improvements--Goderich, Ontario	-	16,046	123	7,626	8,297
Rebuild Wharf--Pointe-au-Pic, Québec	6,835	6,835	6,610	145	80
Dredge Disposal Facility--Thunder Bay, Mission Bay	-	6,244	5,744	500	-
Improvements to the Breakwater, Access Road and the Waterline--Chandler, Quebec	-	4,372	490	2,800	1,082
Port Development Projects--Lower St. Lawrence/Gaspé Region	-	2,908	2,295	613	-
Direction and Administration					
Prescott Base Buildings	7,997	7,997	2,776	4,662	559
Parry Sound Base Reconstruction	18,586	17,462	1,181	4,058	12,223
Wharf Renewal--Prince Rupert	-	2,208	-	1,129	1,079
Workshop Reconstruction--Sorel--Design	-	272	91	181	-
Upgrade CCG Base at Tuktoyaktuk	-	656	292	364	-
Upgrade Prince Rupert Building:					
Enlarge Administration Building	-	310	-	310	-
Expand Workshop	-	767	17	386	364
Summary					
Total spending on major capital projects				416,600	
Other capital spending				27,947	
Allowance for lapse				(9,290)	
Total capital expenditures				435,257	

4. Grants and Contributions

Figure 47 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Marine Transportation Program.

Figure 47: Details of Grants and Contributions

	Estimates 1984-85 \$	Forecast 1983-84 \$	Actual 1982-83 \$
Grants			
Grant to the Writer's Federation of Nova Scotia for the Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	100
Grant to Institutions Assisting Sailors:			
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300
Missions to Seamen, Toronto, Ontario	300	300	300
Seamen's Mission Society, Saint John, N.B.	200	200	200
British Sailor's Society (Canada)	10,000	10,000	10,000
Mariners' House of Montreal, Montreal, P.Q.	600	600	600
Mission to Seamen - Lakehead Branch	300	300	300
Mission to Seamen, Sarnia & Windsor	300	300	-
Seafarer's Club, Prince Rupert, B.C.	300	-	-
Grant to the Canada Safety Council for the promotion of boating safety	1,667	1,667	1,667
Total Grants	14,117	13,817	13,467
Contributions			
Fees for membership in the International Association of Lighthouse Authorities and for membership in the Permanent International Association of Navigational Congresses	6,500	6,500	6,084
Contribution to the Council of Forest Industries in support of the Waterborne Debris Abatement Program	50,000	50,000	50,000
Contribution in respect of a Student Summer and Youth Employment Program	-	155,670	166,672
Contribution to the Canadian Red Cross Society in respect of its boating safety program	250,000	250,000	250,000
Payment to the Regional Canadian Marine Rescue Auxiliary Associations for the provision of voluntary search and rescue services and the promotion of boating safety through accident prevention and education	360,000	360,000	253,107
Canada's share of the cost of the North Atlantic Ice Patrol	15,000	15,000	508
Contribution to the Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) to support its research and development program	50,000	50,000	50,000
Total Contributions	731,500	887,170	776,371
Total Grants and Contributions	745,617	900,987	789,838

B. Cost Analysis

The Program's Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted appropriations and statutory payments, less the receipts and revenues credited to the vote. Other cost items, as well as receipts credited to the Consolidated Revenue Fund, must also be considered when determining the full cost to operate the Program.

Figure 48: Net Cost of Program by Activity for 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast 1983-84
Departmental Operations						
Aids to Navigation	163,138	7,053	170,191	2,141	168,050	159,933
Ship Movement Systems and Services	56,475	2,534	59,009	7,097	51,912	48,174
Icebreaking, Arctic and Other Ship Support	107,062	2,890	109,952	6,722	103,230	92,602
Marine Search and Rescue	44,799	1,911	46,710	-	46,710	45,598
Regulatory	31,819	1,283	33,102	3,825	29,277	23,655
Public Wharves and Harbours	38,701	237	38,938	6,836	32,102	32,764
Direction and Administration	33,822	1,750	35,572	5,845	29,727	27,966
Payments to Crown Corporations						
Major Ports	32,219	227	32,446	-	32,446	24,324
Bridges	4,387	-	4,387	-	4,387	3,396
Pilotage Services	492	21	513	-	513	1,268
Canals	3,000	-	3,000	-	3,000	3,000
	515,914	17,906	533,820	32,466	501,354	462,680

The adjustments made to the voted budgetary expenditures to arrive at the net cost to operate the Program are:

- the removal of capital expenditures;
- the inclusion of services provided without charge by Public Works, Treasury Board, and other departments;
- the inclusion of all revenues generated by the Program.

C. Revenue Analysis

Cost recovery will continue to be a major concern of the Marine Program. Emphasis will be placed on financing new or extended services through user contributions. However, tariff and fee changes should be gradual and regular rather than large and disruptive. Figure 49 presents in detail the various revenue sources.

Figure 49: Revenue Sources (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Vote Netting Revenue			
Cost Recovery Re:			
Arctic Resupply Operations	6,722	6,402	6,652
Prescott Shops Operation	132	132	82
Marine Helicopter Services (from Fisheries and Oceans)	1,219	1,161	748
Marine Telecom Services (from Environment)	146	143	183
Marine Telecom Services (from Air Program)	160	131	109
Employee Deductions for Rental Housing	372	331	365
	8,751	8,300	8,139
Revenue Credited to the Consolidated Revenue Fund			
Wharfage and Harbour Dues	6,665	6,102	5,755
Ship Safety & Registration Dues	1,644	1,100	1,445
Marine Radio Traffic Revenue	1,781	1,600	2,148
Charter of Cable Repair Ship	6,510	6,200	6,743
Interest on Investment*	5,716	5,014	4,047
Other	1,399	1,460	1,656
	23,715	21,476	21,794
Total Revenue	32,466	29,776	29,933

*For details, see Figure 50.

D. Loans

The various loans presently outstanding are summarized in Figure 50. The interest collected from the loans is credited to the Consolidated Revenue Fund (see Figure 49).

Figure 50: Outstanding loans

Debtor and Purpose	Balance Mar 31/84	Maturity Dates	Interest Rates	Scheduled Repayment 1984-85	
				Principal	Interest
LOANS TO THE CANADA PORTS CORPORATION FOR THE FOLLOWING MAJOR PORTS:					
St. John's	1,657,474.21	2000	9.33	43,489.62	154,642.34
Saint John	6,955,278.20	2000	12.43	136,617.12	864,541.08
	524,105.58	2002	15.625	5,542.39	81,891.49
	7,275,347.56	2002	15.125	81,338.63	1,100,396.31
	4,852,000.00	1993	11.125	288,414.64	507,698.87
	2,258,021.00	1993	11.0	135,032.88	248,382.31
(forecast)	4,909,000.00	1993	11.0	294,000.00	539,990.00
Belledune	1,073,421.11	2000	6.44	36,590.66	69,128.32
Chicoutimi	740,436.15	2000	9.09	19,861.31	67,305.65
Montreal	8,671,151.89	2000	6.25	300,614.20	541,946.99
Vancouver	4,815,710.37	2000	7.50	149,287.16	361,178.28
LOANS TO SAINT JOHN HARBOUR BRIDGE AUTHORITY					
	11,099,980.96	2020	6.88	75,213.66	741,074.38
	1,892,468.70	2020	7.06	12,181.06	133,444.32
	853,993.87	2020	7.375	4,910.92	62,893.14
	555,096.90	2020	8.50	2,321.26	47,134.94
LOANS TO HARBOUR COMMISSIONS					
Hamilton	825,000.00	2005	4.125	50,000.00	33,515.63
	262,232.16	1987	5.56	69,863.98	13,628.46
	270,536.62	1987	6.06	71,632.18	15,331.82
Lakehead	418,862.80	1989	7.44	64,202.13	29,980.95
Port Alberni	1,093,076.91	1991	8.06	114,538.73	78,946.27
LOAN TO THE CITY OF MONTREAL					
Atwater Tunnel	723,445.26	1991	3.125	81,106.89	22,607.66
				2,036,759.42	5,715,659.21

E. Canadian Coast Guard Fleet

Distribution of the fleet operating costs over the operational activities is shown in Figure 51. Distribution of costs is based on actual and forecasted utilization of the fleet.

Figure 51: Distribution of Fleet Operating Resources by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Aids to navigation						
Conventional aids	74,713	1,194	69,757	1,147	61,427	1,000
Sounding and dredging	4,721	84	4,394	80	3,641	73
Radio aids	504	6	447	6	648	3
	79,938	1,284	74,598	1,233	65,716	1,076
Icebreaking, arctic and other ship support						
Icebreaking and escorting	50,181	754	44,437	673	44,273	727
Flood control	7,407	110	6,636	98	4,978	84
Services to other departments and agencies	14,094	203	13,136	181	10,626	183
	71,682	1,067	64,209	952	59,877	994
Search and rescue						
Coast Guard rescue operations	33,654	575	33,108	585	27,865	516
	185,274	2,926	171,915	2,770	153,458	2,586

Investment in the Coast Guard Fleet: Figure 52 summarizes the investment in vessels and aircraft.

Figure 52: Coast Guard Fleet - Estimated Replacement Cost (\$000)

No. of Vessels and Aircraft		Estimated Replacement Cost* (1982-83 dollars)
1	Heavy Gulf Icebreaker	189,000
6	Medium Gulf/River Icebreakers	720,000
1	Medium Gulf/River Icebreaker/Cable Ship	120,000
11	Major Naval Tenders/Light Icebreakers	685,000
13	Medium Naval Tenders/Ice Strengthened	494,000
5	Small Naval Tenders/Ice Strengthened	62,500
7	Small Naval Tenders	17,500
5	Special River Naval Tenders	40,000
5	Large Search and Rescue Cutters	254,000
1	Intermediate Search and Rescue Cutter	20,000
9	Small Search and Rescue Cutters	23,400
16	Search and Rescue Lifeboats	12,800
8	Small Rescue Craft	7,200
157	Various sizes workboats	21,000
30	Inshore Rescue Boats	600
37	Helicopters	92,500
4	Hovercraft	20,000
1	Fixed wing aircraft	5,500
		2,785,000

* The estimated replacement cost is based upon either actual recent replacement costs or inflated historical costs.

F. Geographic Location of Bases, Major Ports and Installations

Figure 53: Canadian Coast Guard Bases and Sub-bases



Figure 54: Vessel Traffic Management Stations

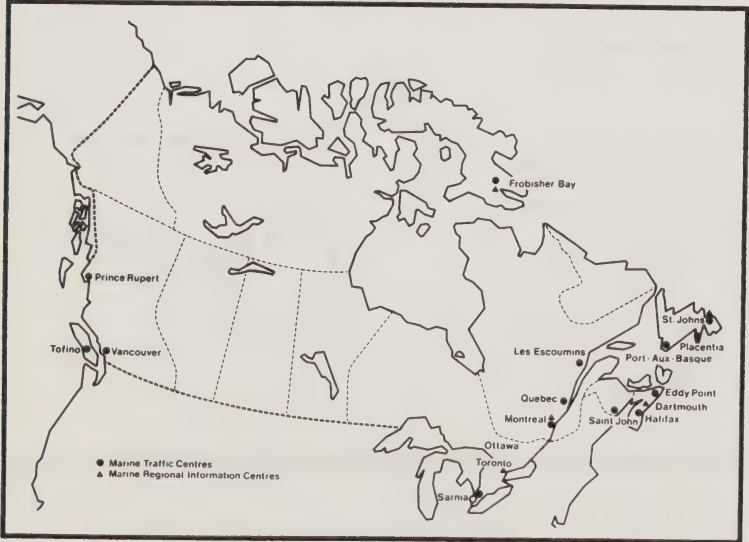
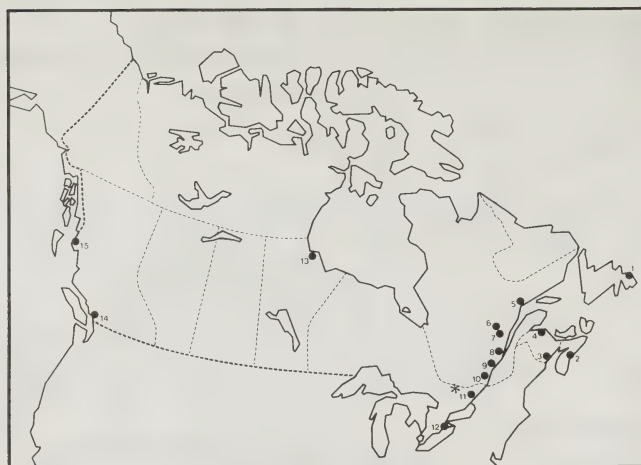


Figure 55: Canada Ports Corporation Ports and Elevators

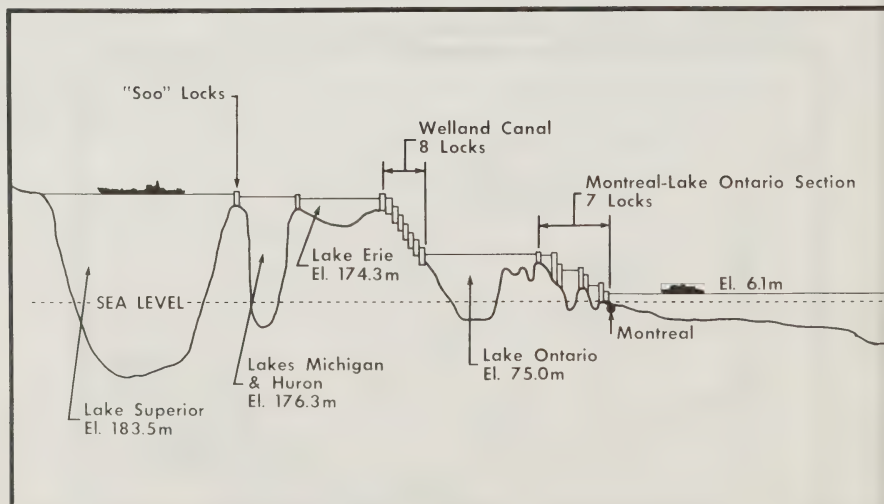


*National Office, Ottawa
 1. Port of St. John's, Nfld.
 2. Port of Halifax, N.S.
 3. Port of Saint John, N.B.
 4. Port of Belledune, N.B.
 5. Port of Sept-Îles, Que.

6. Port of Chicoutimi, Que.
 7. Port of Baie des Ha! Ha!, Que.
 8. Port of Quebec, Que.
 9. Port of Trois-Rivières, Que.
 10. Port of Montreal, Que.

11. Prescott Elevator, Ont.
 12. Port Calborne Elevator, Ont.
 13. Port of Churchill, Man.
 14. Port of Vancouver, B.C.
 15. Port of Prince Rupert, B.C.

Figure 56: Profile View of the St. Lawrence Seaway System



Air Transportation Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
--	-----

Section I Program Overview

A. Highlights	4-5
B. Financial Summary by Activity	4-6
C. Background	
1. Introduction	4-8
2. Legal Mandate	4-8
3. Program Objective	4-8
4. Program Organization for Delivery	4-9
D. Planning Perspective	
1. Environment	4-11
2. Initiatives	4-13
3. Program Effectiveness	4-15

Section II Analysis by Activity

A. Airports and Associated Ground Services	
1. Self-Supporting Airports	4-18
2. Other Airports	4-23
B. Air Navigational Services	4-28
C. Regulatory Services	4-31
D. Direction and Administration	4-35

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	4-37
2. Personnel Expenditures	4-38
3. Capital Expenditures	4-40
4. Grants and Contributions	4-59
5. Program Revenues	4-60
B. Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary	4-64
C. Investment in Fixed Assets	4-68
D. Cost Analysis	4-69

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend a net amount of \$887,325,000 to operate the Air Transportation Program during the 1984-85 fiscal year. Existing statutes authorize the net expenditure of an additional \$67,149,000 resulting in total program financial requirements of \$954,474,000.

Financial Requirements by Authority

<u>Budgetary</u>	<u>ESTIMATES</u>		
	<u>1984-85</u>	<u>1983-84</u>	<u>Change</u>
	\$	\$	\$
Vote 65 - Air Transportation - Operating expenditures including expenditures on other than Federal property and authority to spend revenue received during the year including the spending of an amount equal, in the opinion of the Minister of National Revenue, to the net amount received during the year from the air transportation tax payable under Part II of the Excise Tax Act minus the portion thereof credited to the Airports Revolving Fund; and to authorize the payment of commissions for revenue collection pursuant to the Aeronautics Act.....	344,878,000	310,521,000	34,357,000
(As previously provided in Appropriation Act No.2, 1983-84)			
Vote 70 - Air Transportation - Capital expenditures including contributions towards construction done by local or private authorities.....	372,652,000	204,463,000	168,189,000
(As previously provided in Appropriation Act No.2, 1983-84)			
Vote 75 - Air Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions.....	48,063,000	40,081,000	7,982,000
Vote 80 - Air Transportation - Notwithstanding sub-sections 31(2) and (3) of the Adjustment of Accounts Act and in accordance with section 33 of the Act, to authorize for the current fiscal year the use of appropriations for capital expenditures and to provide in this respect an amount of	121,732,000	27,204,000	94,528,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans.....	50,896,000	48,507,000	2,389,000
	938,221,000	630,776,000	307,445,000
Statutory - Self-Supporting Airports and Associated Ground Services Revolving Fund.....	16,253,000	52,624,000	(36,371,000)
Total Program	954,474,000	683,400,000	271,074,000

Section I Program Overview

A. Highlights

During 1984-85 the Air Transportation Program intends:

- to further strengthen the framework for civil aviation safety by continuing the implementation of recommendations made by the Commission of Inquiry on Aviation Safety (see page 4-15);
- to begin the implementation of a major radar modernization project (RAMP) that will take approximately 10 years to complete. The project has a total estimated cost of \$811 million with planned expenditures of \$42 million in 1984-85 (see page 4-13);
- to continue with a major program to renovate, replace and expand airport facilities and air navigation equipment and to purchase new aircraft for forest firefighting and ice reconnaissance. The program (excluding RAMP) has a total estimated cost of \$1,398 million with expenditures of \$493 million planned for 1984-85. Included in these figures is the Air Transportation Program part of the government's Special Recovery Capital Projects Program which has a total estimated cost of \$447 million and planned expenditures of \$190 million during 1984-85 (see page 4-14);
- to consult extensively with users of air navigation services about the evolution to the year 2000 of the facilities and equipment systems needed to provide these services (see page 4-15); and
- to complete the establishment of the Continuing Airworthiness Division and increase regional airworthiness inspection capability (see page 4-32).

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Summary of Net Resource Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See page
Airports and Associated Ground Services				
Self-Supporting Airports	16,253	60,296	(44,043)	4-18
Other Airports	354,249	205,348	148,901	4-23
	370,502	265,644	104,858	
Air Navigational Services	365,814	262,257	103,557	4-28
Regulatory Services	165,022	109,105	55,917	4-31
Direction and Administration	53,136	41,357	11,779	4-35
	954,474	678,363	276,111	
Authorized person years	13,199	13,005	194	4-38

The change in net resource requirements represents an increase of 41%.
The major items making up this increase consist of:

	(\$ million)	Percentage Increase
● Increase in gross operating expenditures	83*	8.9
Price and salary increases	67	
Personnel and associated costs for 194 additional person years	6	
Overtime reduction	(5)	
Miscellaneous	15	
● Less increase in revenues and recoveries	30*	4.8
● Net increase in operating expenditures	53	
● Increase in capital requirements	217	68.2
● Increase in grants and contributions	6	14.2
	276	

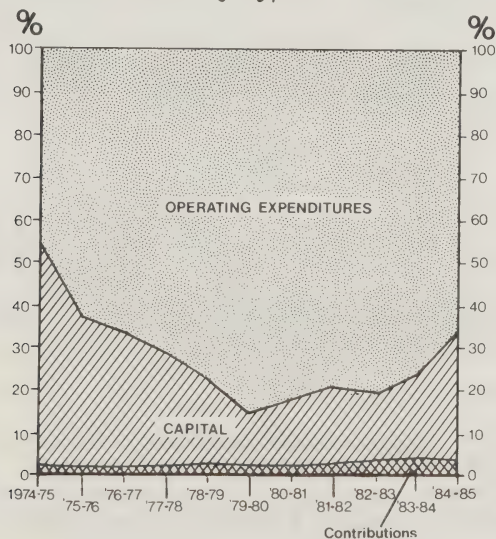
* Excludes offsetting increases of \$95 million in Other Airports payments and Self-Supporting Airports receipts related to Vote 80.

Figure 2: Estimated 1984-85 Program Expenditures and Receipts (\$000)

	Expenditures				Revenue Recoveries and Other Receipts	Net Resource Requirement
	Operating	Capital	Grants & Contribu- tions	Total		
Airports and Associated Ground Services Self-Supporting						
Airports	375,898	162,924	-	538,822	522,569*	16,253
Other Airports	264,024*	139,708	47,359	451,091	96,842	354,249
	639,922	302,632	47,359	989,913	619,411	370,502
Air Navigational Services	345,566	153,197	589	499,352	133,538	365,814
Regulatory Services	108,499	68,866	80	177,445	12,423	165,022
Direction and Administra- tion	50,932	10,881	35	61,848	8,712	53,136
	1,144,919	535,576	48,063	1,728,558	774,084	954,474

* Includes \$121,732,000 related to Vote 80.

Figure 3: Ten Year Overview of Total Expenditures - Percentage Distribution by Type of Resource



C. Background

1. Introduction

The Air Transportation Program is the vehicle for discharging a major part of the federal government's responsibility for the national civil air transportation system. This system has four important components:

- the terminals (airports);
- the airways (Canadian and international airspace);
- the vehicles (aircraft); and
- the operators (air carriers and aircraft operators).

This Program includes:

- the aeronautical regulation of all components of the system;
- the development and operation of the national system of civil airports owned by the federal government;
- financial assistance to airports owned or operated by others; and
- the development and operation of air navigational services necessary to permit the safe and efficient operation of civil aircraft in Canadian and adjacent international airspace.

The Program also includes the operation and maintenance of aircraft used to support the Program's operations and those of other government programs.

In order to discharge these responsibilities there is considerable liaison with air carriers and aircraft operators, provincial and foreign governments, and other federal government departments such as Defence and Regional Industrial Expansion. The economic regulation of commercial air services by the Canadian Transport Commission also affects the operations and funding of this program.

2. Legal Mandate

The National Transportation Act and the Aeronautics Act are the principal acts governing the Air Transportation Program. The Aeronautics Act, in particular, requires the Minister of Transport to control and regulate civil aviation and to supervise all matters connected with civil aeronautics. It also enables the Minister to develop, operate and maintain airports and air navigational services.

3. Program Objective

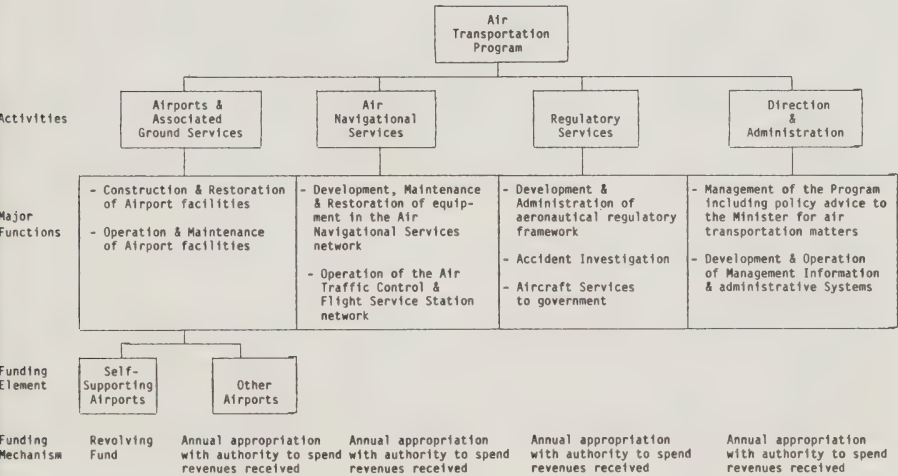
The objective of the Air Transportation Program is "to attend to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and to operate specific elements of the system".

In addition, the Program has a number of sub-objectives which address such matters as productivity, cost recovery, equity and accessibility in the national civil air transportation system.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: Figure 4 shows the activities of the Program. The Airports and Associated Ground Services activity is subdivided into two funding elements for Main Estimate display purposes - Self-supporting Airports and Other Airports. (The term Other Airports is synonymous with the activity called Airports and Associated Ground Services in the Blue Book.) The reason for this subdivision is that the self-supporting group of airports is expected to recover its costs from revenues earned whereas the other airports, because they serve the less densely populated areas of the country, are expected to recover only a part of the cost of their operations from revenues earned. As a consequence, these airports require funding from general government revenue to support their continued operation. This difference in goals is reflected in the use of two funding mechanisms for the Airports activity: a revolving fund for the Self-supporting Airports and an annual appropriation providing authority to spend revenues received for the Other Airports.

Figure 4: Activity Summary



Organizational Structure: The Canadian Air Transportation Administration is responsible for the Program. The Administration uses a decentralized organization structure as shown in Figure 5. The accident investigation function included in Regulatory Services is operating independently of the rest of the Program pending the formal establishment of the Canadian Aviation Safety Board.

Figure 5: 1984-85 Activity Operating Expenditures by Organizational Component (\$'000)

<div style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 0 auto; width: 100px;">Air Administrator Deputy Administrator</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 150px; text-align: center;">Assistant Administrator Airports & Construction Services</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 150px; text-align: center;">Assistant Administrator Air Navigation Services</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 150px; text-align: center;">Assistant Administrator Aviation Regulation</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 150px; text-align: center;">Assistant Administrator Policy & Strategic Planning</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: 150px; text-align: center;">Assistant Administrator Resource Management</div> </div> </div>									
Activity	Airports & Associated Ground Services		Air Navigation Services	Regulatory Services			Direction & Administration	Program Totals	
	Self Supporting	Other Airports		Aeronautical Regulation	Aviation Safety	Aircraft Services		\$'000	P-Y
C.A.T.A. Headquarters Ottawa	-	142,696*	56,935	23,112	3,880	32,196	24,686	283,505	2,380
Administrator Atlantic Region Moncton	53,573	22,952	51,902	2,931	330	3,302	3,786	138,776	1,996
Administrator Quebec Region Montreal	93,926	21,006	49,844	5,855	664	3,396	5,366	180,057	2,133
Administrator Ontario Region Toronto	108,472	12,644	52,420	7,433	690	1,552	5,429	188,640	2,111
Administrator Central Region Winnipeg	38,164	22,157	42,961	5,557	585	1,479	3,186	114,089	1,432
Administrator Western Region Edmonton	44,200	25,896	54,315	4,559	706	1,357	5,049	136,082	1,760
Administrator Pacific Region Vancouver	37,563	16,673	37,189	4,964	651	3,300	3,430	103,770	1,387
	375,898	264,024	345,566	54,411	7,506	46,582	50,932	1,144,919	13,199

* Includes \$121,732,000 related to Vote 80.

D. Planning Perspective

1. Environment

Technological Factors: Since the end of the second world war, air transportation has been at the forefront of technological change. During this time, aircraft size, speed and numbers have increased dramatically and have put pressure on the Air Transportation Program to accommodate these changes. Larger aircraft meant large terminal facilities and new sophistication in passenger handling. The changes in the number and complexity of aircraft also resulted in increased demands for the licensing of aircraft and of the personnel associated with these aircraft.

Since the mid 1970s, however, and particularly as a result of the dramatic increases in the cost of fuel, the emphasis in aircraft technology has changed from bigger and faster to more efficient. Aircraft fuel now constitutes approximately 30% of the cost of aircraft operation as compared to about 10% in the 1960s. Aircraft manufacturers are reacting by producing much more efficient aircraft, with improvements in fuel utilization as much as 30% better than the aircraft fleet of the 1970s.

Economic Factors: Canadian air carriers experienced heavy losses in 1982 (Air Canada, \$32.6 million; CP Air, \$39.2 million) as a result of the downturn in the economy which left many Canadians with less discretionary income for items such as air travel. The airlines expect a better year in 1983 but are not forecasting a profit (as of September 1983). Recovery for the airline industry will probably be slower in 1984 than for the economy generally as it will take some time for disposable incomes to increase to levels where more discretionary income will be available for such items as air travel. The issue of deregulation of the airline industry is under consideration with a view to stimulating economic activity through lower air fares.

Air Transportation Demand: Following many years of uninterrupted growth, passenger traffic in the '80s has declined significantly. After a marginal decline in 1981, traffic fell approximately 12% in 1982 and is projected to decline a further 8% to 10% in 1983. With the improving economic trends, passenger traffic is forecast to recover to the 1981 level by 1987. Average growth of 3% per year is now forecast for the ten year period from 1981 through 1991. These forecasts are based on the existing regulatory policy. Deregulation of the airline industry could accelerate the recovery trend.

Aircraft movements have in the past grown in concert with passenger traffic but at a much slower rate due to shifts to larger aircraft and efforts by air carriers to increase load factors. For example, air carrier movements at the top 25 airports grew 5.3% from 1965 to 1981 compared to 9% for passenger traffic. More recently, the size of air carrier aircraft has declined. It is expected that the average size will remain stable for the remainder of the decade, or decline slightly. Load factors

are now at fairly high levels and future gains will be smaller and more difficult to achieve. Accordingly, air carrier movements are expected to grow through 1991 at a rate of 2.7% per year which is more in line with the passenger traffic forecast (3% per year).

**Figure 6: Passenger Traffic at Canadian Airports
(Enplaned & Deplaned Passengers in millions)**

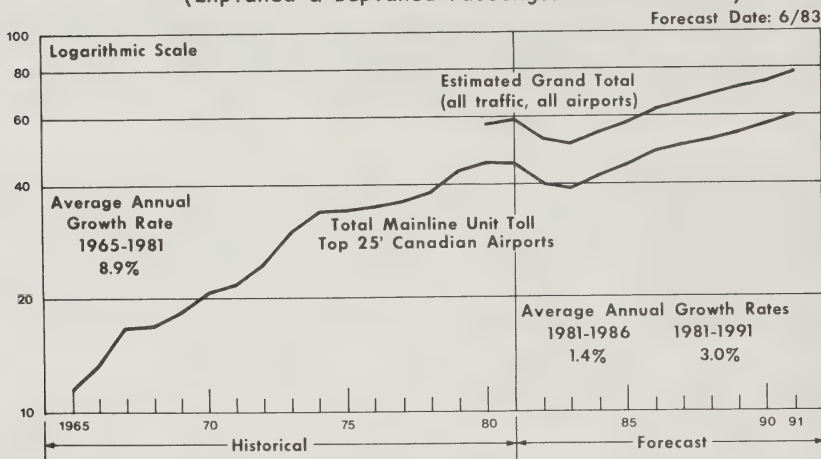
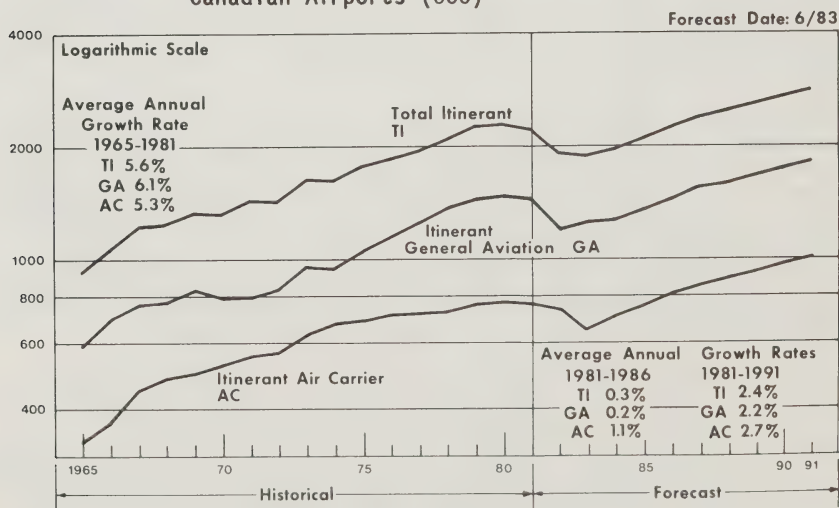


Figure 7: Itinerant Aircraft Movements at Top 25 Canadian Airports (000)



Figures 6 and 7 show actual and forecast levels of passenger traffic at Canadian airports and itinerant aircraft movements at the top 25 Canadian Airports from 1965 to 1991. The forecasts were prepared in June 1983. (Itinerant aircraft movements refer to flights originating at one airport and terminating at another and to certain types of flights originating from and terminating at the same airport.)

Other significant variables affecting the Program are air cargo traffic, the size of the registered aircraft fleet and the number of licenced personnel. Forecast average annual growth of these variables based on data available as of June 1983 is as follows:

	<u>1981-1984</u>	<u>1981-1991</u>
Air cargo traffic (top 25 airports)	2.7%	3.0%
Number of registered aircraft	1.4%	2.6%
Number of licenced personnel	1.4%	2.5%

Maintenance and Operation of Airport and Air Navigation Systems: Until the mid-70s, there was a heavy investment of available resources in new and more sophisticated infrastructure in order to meet rapid growth in demand. Much of the infrastructure now in place was completed by the mid-70s and is requiring significantly increasing levels of resources to maintain and operate. This trend is evident in the percentage of available resources allocated to operate and maintain the infrastructure that exists. As Figure 3 in the Financial Summary shows, 75% to 85% of available resources have been used for operating purposes over the last five years.

2. Initiatives

Modernization and Expansion of Facilities

Radar Modernization Project (RAMP): This major program to replace ageing, existing primary and secondary radar and display systems is proceeding into its second phase, the procurement of radar site equipment. The contract for this equipment is expected to be awarded in the spring of 1984. It is anticipated that further contracts will be awarded during 1984-85 for display site equipment and modifications to one of the Program's larger air traffic control systems, the Joint Enroute Terminal System (JETS). The overall major crown project will take approximately 10 years to complete and is expected to cost \$811 million. Funding for 1984-85 is budgeted at \$42 million.

Special Recovery Capital Projects Program: In support of the Government program to stimulate economic recovery by advancing expenditure on labour-intensive transportation infrastructure projects, the Air Administration is accelerating the start of 60 projects at 22 sites across Canada. Expenditures under this program started in the fall of 1983 with 1983-84 spending forecast at \$69 million. The total estimated cost of this program is \$447 million, with spending in 1984-85 budgeted at \$190 million. Major projects include reconstruction and expansion of air terminal buildings at Hamilton, Sault Ste. Marie, Fort McMurray, Kamloops and Inuvik, runway and taxiway reconstruction, utility systems restoration, replacement of obsolete communications and instrument landing systems and the procurement of aircraft for ice reconnaissance and forest firefighting. (For further details see Section III, Figure 35, pages 4-55 to 4-58)

Other Restoration and Replacement: A further \$80 million will be spent during 1984-85 to restore and replace airport facilities. Major projects include reconstruction of air terminal buildings and rebuilding of runways and taxiways.

Other replacement projects, including facilities and equipment for airport crash firefighting and rescue and airfield maintenance, total \$26 million during 1984-85.

Some \$127 million will be spent during 1984-85 on replacement of air navigation electronic systems and air traffic control facilities.

System Expansion to Meet Increased Demand: Air Terminal Building expansion projects totalling \$377 million are underway or will start in 1984-85 to satisfy increased demand which has already occurred and to accommodate forecast growth in the more economically active parts of the country. Expenditures for air terminals forecast to the end of 1983-84 total \$103 million with spending of \$121 million budgeted during 1984-85.

Projects of note that are presently underway and that involve large expenditures in 1984-85 include terminal expansions at Charlottetown, Quebec, Toronto, Regina and Victoria. These projects have a total estimated cost of \$105 million of which some \$28 million is budgeted during 1984-85.

For further details of the capital program refer to Section II, page 4-22, 4-26, 4-30, 4-34 and 4-36 and to Section III, Figure 35, Capital Projects by Major Project and Location (page 4-40).

Management and Organizational Initiatives

Aviation Safety: The actions taken or underway in response to Dublin Commission recommendations include:

- passage of legislation to create a Canadian Aviation Safety Board, the central recommendation of Volume 1 of the Report;
- implementation of all recommendations concerning enforcement (these recommendations relate to a more vigorous and strict policy of enforcement, a new manual of enforcement procedures, and amendments to the Aeronautics Act to provide a sound legal basis for the new enforcement system and to establish a Civil Aviation Appeal Tribunal);
- reorganization of the Civil Aeronautics Directorate into two directorates (Air Navigation and Aviation Regulation) to clearly separate the air navigation operations function from the regulatory function;
- development of a Canadian Airworthiness Code with an Advisory Board that includes industry representatives to assist in its development;
- arrangements to ensure that the departmental aircraft fleet is operated to standards demanded of commercial air carriers;
- a requirement that certain types of aircraft carry Emergency Locator Transmitters; and
- development of an improved incident occurrence reporting system, including voluntary incident reporting.

Canadian Airspace System Development Plan: To ensure rational evolution of the Canadian airspace system, the Administration is attempting to define a long-range technical framework for the acquisition and development of facilities and equipment that will likely be needed up to the year 2000 for the provision of air navigational services. An approach which co-ordinates all major anticipated expenditures to the year 2000 and which will improve services and increase productivity has been developed for discussion with users of the airspace system. The Administration anticipates extensive discussion and consultation with users of the system during 1984-85.

3. Program Effectiveness

The program objective of "attending to the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system" requires results in two main areas: safety of the system and development and operation of an efficient system. Summary statistical information about aviation safety is presented below. Management will be exploring whether

useful quantitative indicators can be developed to portray the degree to which the Program develops and operates its own airport and air navigational infrastructure efficiently during 1984-85.

Aviation Safety: Since the earliest days of air transportation, safety has been a major preoccupation of the Air Transportation Program. To date, the national civil air transportation system has achieved a consistently high level of safety. Figures 8 and 9 demonstrate the record achieved over the last 10 years.

The Program's efforts to improve safety would be better reflected by the accidents that did not occur much more so than by those that did occur. Thus, accident rates shown in Figures 8 and 9 are only an indirect reflection of the Program's efforts to improve safety.

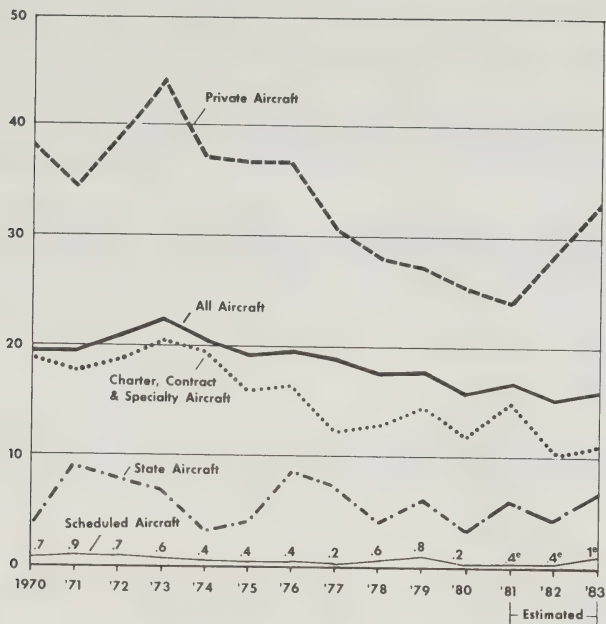
Figure 8: Five-Year Average Number of Accidents per year to Canadian Registered Aircraft By Type of Operation

Type of Operation	1968-1972	1973-1977	1978-1982
Scheduled	2.8	2.0	2.4
Unit-Toll Non-Scheduled ¹	7.6	8.0	7.8
Charter & Contract	125.4	150.8	144.6
Specialty	88.2	123.8	125.4
Flying Clubs	25.2	25.6	24.6
State	6.6	6.2	5.8
Private	257.0	357.8	334.2
Commercial Non-Revenue ²	15.6	20.4	22.8
All Aircraft	528.4	694.6	667.6

Notes: 1. Unit-Toll Non-Scheduled operations refers to commercial air carriers offering public transportation of passengers and cargo at a toll per unit of traffic but not operating on a fixed schedule. Examples include most carriers serving the northern areas of Canada.

2. Commercial Non-Revenue Operations are non-revenue producing flights by commercial operators for aircraft ferrying and crew training.

Figure 9: Accident Rates per 100,000 hours of flying by Type of Operation



Note: The activity data for 1981, 1982 and 1983 have been estimated and are subject to change when Statistics Canada figures are finalized.

To highlight the importance of aviation safety, the Administration is developing estimates of the cost impacts of aircraft accidents on the Canadian economy. In the five year period 1978-1982, there were 3,340 reported accidents with Canadian registered aircraft. Of this total, 1,516 involved small aircraft weighing 12,500 lbs or less.

These 1,516 accidents resulted in 876 deaths; 567 serious injuries; 3,769 days hospitalized and 19,392 lost productive days. The estimated \$270 million cost impact on the economy includes the costs of aircraft hull damage, Search and Rescue expenses, hospitalization, productive days lost to injured people and insurance administration. Although these estimates require further refinement, the importance of aviation safety to the economy can be readily understood.

Section II

Analysis by Activity

A. Airports and Associated Ground Services

The over-all objective of this Activity is to foster and promote the development and operation of a safe and efficient national civil airports system that contributes to the achievement of government objectives.

The presentation which follows sub-divides the Activity into two components, Self-Supporting Airports and Other Airports, because of the different sub-objectives and funding mechanisms that apply to each of these components.

A.1 Self-supporting Airports Component

Sub-Objective

To develop and operate those international and national airports included in the Self-Supporting Airports Revolving Fund in such a way as to recover their costs.

Resource Summary

This component accounts for approximately 37% of the Program's operating expenditures and 30% of its capital expenditures.

Figure 10: Self-supporting Airports - Statement of Revolving Fund Operations (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Revenue	400,837	384,800	372,894
Expenses	438,479	406,200	365,107
Operating Profit (Loss)	(37,642)	(21,400)	7,787
Add: Depreciation	62,581	57,900	54,759
Resources Provided from Operations	24,939	36,500	62,546
Resources Provided from Payments by Other Airports for SRCPP and Capital Projects (Vote 80)	121,732	27,204	-
Capital Expenditures	162,924	124,000	71,564
Net Resource Requirement	16,253	60,296	9,018

For summaries of the projected use of the revolving fund authority and profit or loss by individual airport see Section III - Supplementary Information, page 4-64.

Description

Airports Included: This component includes all 8 international and 15 of the 17 national airports in Canada. The international airports are located at: Gander, Halifax, Mirabel, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. The 15 national airports included in this component are located at: St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Quebec, Montreal-Dorval, Ottawa, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon, and Victoria. The national airports excluded are Whitehorse and Yellowknife.

Operations: The two main tasks involved in the operation of these airports are: the provision of airport services to passengers and aircraft; and the maintenance and upkeep of airport facilities. The main airport services offered are aircraft firefighting and crash rescue, airport policing and passenger security.

The airport facilities requiring maintenance and upkeep include a wide range of building structures (e.g., airport terminals, parking garages, maintenance and other ancillary buildings); surface structures (e.g. runways, taxiways, aprons, roads, and parking lots); mechanical and electrical systems and various types of fixed and mobile equipment. Included in the maintenance and upkeep of these facilities are such costs as utilities, cleaning of buildings, snow removal and repairs.

There are two other special features to the operation of the airports. The first is the need for a wide variety of architectural, engineering, and other technical support services to help deal with the myriad complexities of aircraft and passenger handling. The second is that the scale and scope of revenue raising activities require marketing support in addition to the other management and administrative skills usually needed.

Performance Information/Resource Justification

Expenses: Figure 11 provides a breakdown of the estimated expenses that will be incurred to operate the Self-Supporting Airports during 1984-85. Because these airports are expected to recover all costs of operations, the expenses include a charge for the air traffic control services provided in the immediate vicinity of each airport by the Air Navigational Services Activity, depreciation, the grants in lieu of taxes paid by Public Works and interest expense related to the net amount of spending charged against the Self-Supporting Airports Revolving Fund appropriation authority. The Management and Specialized Support Services charge represents recoveries made by the Other Airports component and the Direction and Administration Activity for management, marketing, administrative, architectural, engineering and other technical support services provided to this component. (For details of this charge and the Air Traffic Control charge, refer to page 4-63).

Figure 11: Self-Supporting Airports - Summary of Expenses (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations				
Airport Services	85,379	782	78,749	754
Maintenance and Upkeep of Facilities	85,973	1,409	79,296	1,359
Management, Administration and Other				
Specialized Staff Support	32,055	476	29,514	458
	203,407	2,667	187,559	2,571
Other Costs and Charges				
Air Traffic Control Charges	84,622	-	80,520	-
Management and Specialized				
Support Services	57,618	-	51,421	-
Depreciation	62,581	-	57,900	-
Grants In Lieu of Taxes	21,875	-	25,724	-
Interest	8,376	-	3,076	-
	235,072	-	218,641	-
	438,479	2,667	406,200	2,571

The two main determinants (Figure 12) affecting the cost of airport site operations are the hours an airport is open and the size and nature of the airport facilities to be maintained.

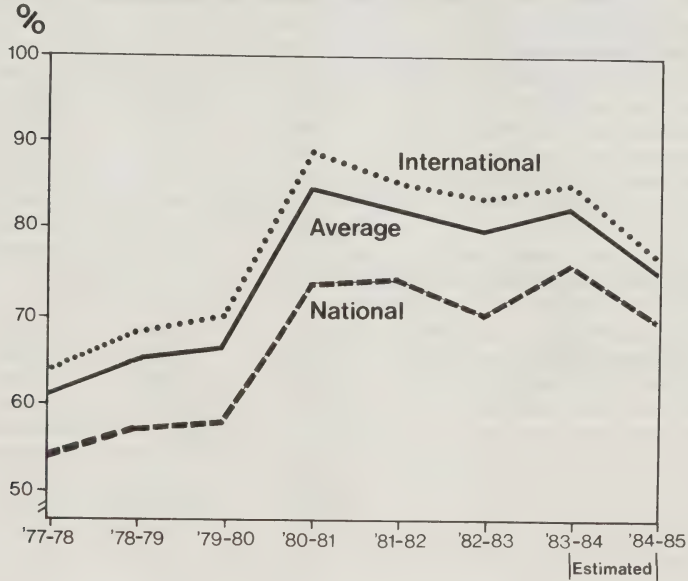
Figure 12: Summary of Key Workload Determinants

	Forecast 1983-84	
Total Published Hours of Operation at 23 International and national airports	175,172	
Principal airport facilities maintained (Inventory as of February 1983) ¹	No.	Area (000s)m ²
Air Terminal Buildings	25	657
Runways	61	8,151
Taxiways	216	3,713
Aprons	85	4,582

Note: 1. Planned inventory figures for 1984-85 were not available when this document was prepared.

Revenue Analysis: Figure 13 shows the actual and projected degree to which this component is achieving its objective of full cost recovery for the eight year period ending March 31, 1985. Costs are defined so as to approximate the costs which a commercial operator would normally incur. As a result, the expenses shown in Figure 11 are adjusted to provide for interest on the total amount of the government's investment and to deduct the estimated cost of services provided to state and military aircraft. For details of the types and amount of revenue earned by the Self-Supporting Airports, refer to Section III A. 5. Program Revenues, page 4-60.

Figure 13: Recovery of Costs by Self-Supporting Airports



Capital Expenditure Analysis: Figure 14 provides an analysis of the capital program planned for 1984-85. This figure summarizes all major capital projects including those funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program. For details by project, see Section III, Figure 35, pages 4-40 to 4-44 and pages 4-55 to 4-56.

Figure 14: Summary of 1984-85 Estimates Capital Projects, Self-Supporting Airports (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings and facilities	52,432	13,129	22,235	17,068
Aircraft manoeuvring areas	35,134	3,037	21,811	10,286
Maintenance buildings and equipment	11,286	539	7,354	3,393
Airport emergency services	5,766	240	3,523	2,003
Miscellaneous projects under \$250,000	8,983	-	8,983	-
	113,601	16,945	63,906	32,750
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings and facilities	239,577	89,153	70,933	79,491
Aircraft manoeuvring areas	36,163	12,796	12,782	10,585
Maintenance buildings and equipment	13,080	5,777	3,564	3,739
Airport emergency services	21,182	2,687	11,739	6,756
	310,002	110,413	99,018	100,571
	423,603	127,358	162,924	133,321

A.2 Other Airports Component

Sub-Objectives

To attend to the development and operation of a network of regional and local airports that enables all areas of Canada to have reasonable access to air transportation.

To recover costs from airport users to the extent feasible.

Because the airports in this component serve the less densely populated and also the more isolated areas of the country, there is a substantially lower volume of aircraft and passenger movements from which revenue can be earned. In the interest of equitable treatment of air transportation system users, the government assumes unrecovered costs required to provide and maintain an adequate system capacity and level of service across the entire country.

Resource Summary

This component accounts for 14% of the Program's total operating expenditures and 26% of its capital expenditures.

Figure 15: Other Airports - Net Resource Requirements (\$'000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Airports Operated by Transport Canada			
Operating Expenditures			
Site Operations and Activity-Wide			
Support Services	142,292	125,660	113,377
Payments to Self-Supporting Airports for SROPP and Capital Projects (Vote 80)	121,732	27,204	-
	264,024	152,864	113,377
Capital expenditures	139,708	103,200	68,700
	403,732	256,064	182,077
Airports Operated by Others			
Operating Contributions	16,397	16,860	14,928
Capital Contributions	30,962	24,354	7,884
	47,359	41,214	22,812
Total Expenditures	451,091	297,278	204,889
Revenue and Recoveries	(96,842)	(91,930)	(86,930)
	354,249	205,348	117,959

Description

Airports Operated by Transport Canada: The component is responsible for the operation of 131 regional and local airports. It also includes the national airports located at Yellowknife and Whitehorse, which for financial purposes are treated as if they were regional airports. The nature of the operations at the airports included in this component is similar to those at Self-Supporting Airports. The main difference is a much smaller scale of operations in most instances. (For a description of the nature of operations, refer to page 4-19).

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to regional and local airports operated by other parties.

Resource Justification/Performance Information

Airports Operated by Transport Canada: Figure 16 provides a summary of expenditures for site operations, the total expenditures on activity-wide support services that are planned and controlled from this component and the amount of the recovery from Self-Supporting Airports for these support services. Figure 17 provides a summary of the key workload determinants affecting site operations.

**Figure 16: Regional and Local Airports Operated by Transport Canada
- Gross Operating Expenditures (\$000)**

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Site Operations				
Airport Services	34,880	446	30,804	449
Maintenance and Upkeep of Facilities	55,517	873	49,025	878
	90,397	1,319	79,829	1,327
Activity-wide Support Services				
Architectural and Engineering Support	15,914	396	14,056	398
Management and Administration	32,059	458	28,313	460
Other	3,922	96	3,462	96
	51,895	950	45,831	954
Total Expenditures	142,292	2,269	125,660	2,281
Recovery from Self-Supporting Airports	49,551	-	45,963	-

Figure 17: Summary of Key Workload Determinants

	Forecast 1983-84	
Total Published Hours of Operation at 23 regional and local airports ¹	130,676	
Principal regional and local airport facilities maintained (Inventory as of February 1983) ²	No.	Area (000s)m ²
Air Terminal Buildings/Passenger Shelters	80	55
Runways	155	11,825
Taxiways	237	2,099
Aprons	115	3,999

Note: 1. This figure excludes those airports which operate without Published Hours of Operations. An example of airports without Published Hours of Operation are Arctic Community Airports in the Northwest Territories and the Yukon.

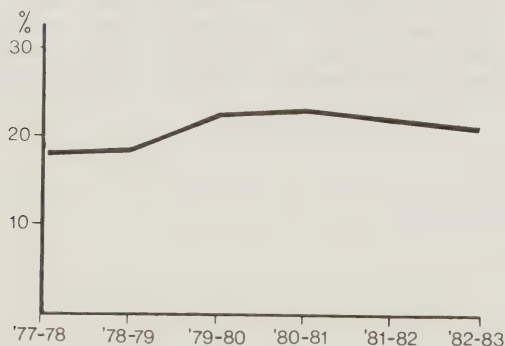
Note: 2. Planned inventory figures for 1984-85 were not available when this document was prepared. The inventory figures are for 87 of the 133 airports in this component.

Figure 18 provides an estimate of the degree to which the regional and local airports operated by Transport Canada recover their full costs of operation. Costs are defined to approximate those that a commercial operator would normally incur. The operating expenditures shown in Figure 16 are adjusted to reflect:

- the cost of any air traffic control services provided by Air Navigational Services in the immediate vicinity of these airports; and
- an allowance for depreciation, grants in lieu of taxes and for interest on the government's investment in these airports.

A deduction is made for the estimated cost of services provided to state and military aircraft. (The approach is the same as that used for Self-Supporting Airports.)

Figure 18: Recovery of Costs - Regional and Local Airports Operated by Transport Canada



Capital Expenditures Analysis: Figure 19 provides an analysis of the capital program planned for 1984-85. This figure summarizes all major capital projects including those funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program. For details by project, see Section III, Figure 35, pages 4-44 to 4-48 and pages 4-56 to 4-58.

Figure 19: Summary of 1984-85 Estimates Capital Projects for the Regional and Local Airports Operated by Transport Canada (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast spending to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Terminal buildings & facilities	31,120	2,292	15,516	13,312
Aircraft manoeuvring areas	33,600	6,571	20,084	6,945
Maintenance buildings & equipment	5,914	810	3,088	2,016
Airport emergency services	21,389	1,082	12,238	8,069
Miscellaneous projects under \$250,000	6,673	-	6,673	-
	98,696	10,755	57,599	30,342
Expansion of capacity to meet increased demand				
Terminal buildings & facilities	137,893	13,711	49,593	74,589
Aircraft manoeuvring areas	193,081	151,914	21,595	19,572
Maintenance buildings & equipment	16,017	983	10,139	4,895
Airport emergency services	809	27	782	-
	347,800	166,635	82,109	99,056
	446,496	177,390	139,708	129,398

Airports Operated by Others: The component also provides financial assistance to both regional and local airports operated by municipalities and others. Figure 20 summarizes planned operating and capital contributions by type of airport, and includes capital contributions funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program.

Figure 20: Airports Operated by Others - Contributions (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast† 1983-84	Actual 1982-83
Operating Contributions			
Local - Northern	4,789	4,924	4,792
Local - Southern	4,415	4,540	3,718
Regional	7,193	7,396	6,418
	16,397	16,860	14,928
Capital Contributions*			
Labrador and Newfoundland Local Airports	13,714	10,787	1,725
Northern Quebec Local Airports	3,600	-	-
Regional Airports	250	250	-
Other Local Airports	13,398	13,317	6,159
	30,962	24,354	7,884
	47,359	41,214	22,812

* Includes allocations of \$5.6 million in 1984-85 for the Special Recovery Capital Projects Program expenditures.

B. Air Navigational Services

Objective

The principal objective of this Activity is to assure the safe and efficient movement of civil aircraft in Canadian and adjacent international airspace.

Resource Summary

The Activity accounts for 34% of the Program's total operating expenditures and 29% of the capital expenditures.

Figure 21: Activity's Net Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Air Navigational Services	365,814	262,257	215,844
Consisting of:			
Operating Expenditures	345,566	322,868	318,859
Capital Expenditures	153,197	63,600	24,530
Grants and Contributions	589	240	1,642
Total Expenditures	499,352	386,708	345,031
Revenue and Recoveries	(133,538)	(124,451)	(129,187)
	365,814	262,257	215,844

Description

This Activity offers three main services to support air transportation, all related to helping aircraft move safely and efficiently from one point to another. These are air traffic control, flight information services and navigational aids. A network of 7 area control centres, 9 terminal control units and 61 airport control towers exist to provide enroute, arrival and departure air traffic control in certain air corridors and in the vicinity of the busier airports. Some 114 flight service stations, located at airports across the country, provide flight information services ranging from weather reports and the availability of navigational aids to search and rescue alerting services. In addition, several hundred navigational aids, located at airports and various other places across the country, exist to assist pilots in determining their location and direction while enroute between airports and to help them land and take off safely.

For operating purposes, the Activity is divided into two main functions, Air Traffic Services and Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance. The Air Traffic Services function consists mainly of the personnel required to operate the various air traffic control facilities and flight service stations. The Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance function consists of the personnel, goods and services needed to develop and maintain the facilities and equipment systems used to provide air traffic control and flight information services, as well as the navigational aids service. This functional breakdown is used to present the resource justification and performance information which follows.

Performance Information/Resource Justification

Operating Expenditures: The Air Traffic Services function is expected to require 58% of operating expenditures and 64% of the human resources planned for this Activity. Technical Support Services for Systems Operation and Maintenance account for 40% of operating expenditures and 34% of the personnel allocation. Activity management and staff support account for the remaining 2% of operating expenditures and personnel requirements.

Figure 22: Air Navigational Services - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Air Traffic Services				
Air Traffic Control	162,559	2,914	153,090	2,866
Flight Service Stations	36,820	852	34,799	838
	199,379	3,766	187,889	3,704
Technical Support Services for				
Systems Operation and Maintenance	138,972	1,994	128,194	1,961
Management and Staff Support	7,215	124	6,785	124
	345,566	5,884	322,868	5,789

Figure 23 summarizes some of the key variables that affect this Activity's operating resource requirements.

Figure 23 - Key Variables Affecting Operating Resources

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
Air Traffic Control		
No. of Air Traffic Control Sites	78	78
Hours Open for Service	518,756	518,756
Aircraft movements in controlled airspace (000)	1,600	1,500
Flight Service Stations		
No. of Flight Station Service Stations	114	114
Hours Open for Service	952,194	952,194
Flight Plans Filed	560,700	538,105
Technical Support Services for System Operation and Maintenance		
No. of Sites with Equipment Requiring Maintenance		
Surveillance (radar) Systems	124	122
Navigation Aids	859	840
Communications Systems	381	368

Capital Expenditure Analysis: Figure 24 provides an analysis of the Capital Program planned for 1984-85. This figure summarizes all major capital projects including those funded as part of the Special Recovery Capital Projects Program. For details by project see Section III, Figure 35, pages 4-48 to 4-54 and page 4-58.

Figure 24: Summary of 1984-85 Estimates Capital Projects - Air Navigation Services (\$000)

	Total Estimated Cost	Forecast Spending to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Balance to Complete
Restoration due to physical or functional obsolescence				
Air traffic services facilities and equipment	47,900	13,702	8,078	26,120
Surveillance systems	869,102	12,880	86,547	769,675
Communication systems	12,442	3,314	5,353	3,775
Air navigation and landing systems	65,261	25,978	21,627	17,656
Miscellaneous projects under \$250,000	15,071	-	15,071	-
	1,009,776	55,874	136,676	817,226
Expansion of capacity to meet increased demand				
Air traffic services facilities and equipment	12,926	3,286	2,379	7,261
Surveillance systems	14,455	3,531	5,574	5,350
Communication systems	6,160	599	1,445	4,116
Air navigation and landing systems	57,319	37,821	7,123	12,375
	90,860	45,237	16,521	29,102
	1,100,636	101,111	153,197	846,328

Revenue Analysis: For details of the type and amount of revenue earned by this activity, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, page 4-60.

C. Regulatory Services

Objectives

To promote and maintain safe flight in the national civil air transportation system.

To provide efficient aircraft services.

Resource Summary

The operating expenditures for this Activity are 10% of total operating expenditures for the Program. Capital accounts for 13% of the Program's requirements.

Figure 25: Activity Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Aeronautical Regulatory Services	54,411	52,362	44,664
Aviation Safety	7,506	6,400	5,459
Aircraft Services	46,582	36,900	31,475
Total Operating Expenditures	108,499	95,662	81,598
Capital Expenditures	68,866	26,100	4,704
Grant and Contributions	80	104	109
Total Expenditures	177,445	121,866	86,411
Revenue and Recoveries	(12,423)	(12,761)	(12,241)
	165,022	109,105	74,170

Description

Aeronautical Regulatory Services: This element performs all regulatory functions connected with civil aeronautics other than for the economic regulation handled by the Canadian Transport Commission. It certifies and monitors:

- the competence of aeronautical personnel such as pilots, flight engineers, aircraft maintenance engineers and air traffic control operators;
- the airworthiness of aircraft;
- the reliability and safe operation of airport and air navigation facilities and equipment; and
- the operations of scheduled airlines and other commercial aircraft companies.

An extensive program of examinations, licensing, inspections and surveillance exists to carry out these functions.

Aviation Safety: The main role of this element is to prevent aviation accidents through their investigation, analysis and identification of aviation safety deficiencies in order to recommend corrective action. This element will form the core of the Canadian Aviation Safety Board, once formally established. Arrangements have been made so that it operates independently of the rest of the Program in the interim.

Aircraft Services: The main task of this element is to operate and maintain the Program's aircraft fleet. This aircraft fleet is used for calibration and inspection of air navigation aids, for transportation and training of Program personnel and to provide an executive transportation service for senior members of the government and foreign dignitaries. It also provides aircraft flight and maintenance services to other government programs, the main one being the operation and maintenance of Canadian Coast Guard aircraft and helicopters for the Marine Transportation program.

Performance Information/Resource Justification

Aeronautical Regulatory Services: Figure 26 provides a breakdown of operating resource requirements.

Figure 26: Aeronautical Regulatory Services - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Licensing, Inspection & Surveillance	45,712	746	43,531	705
Legislation, Standards and Enforcement Actions	5,346	85	5,418	85
Management & Administration	3,353	39	3,413	39
	54,411	870	52,362	829

To prevent accidents and improve aviation safety, the Administration organized the Continuing Airworthiness Division in 1983 to place greater emphasis on aircraft airworthiness through improved detection of mechanical failures and speedy corrective action. To continue this emphasis in 1984-85, it has allotted 49 additional person-years to complete the establishment of the division and to increase regional airworthiness inspection capability.

The key workload variables affecting the operating expenditures are the degree of regulatory coverage required for each of the national air transportation system's components and the growth of these components. Figure 27 summarizes the sizes of these components.

Figure 27: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
No. of Licenced Pilots	66,000	61,300
No. of Registered Aircraft	26,950	25,675
No. of Commercial Operators	935	907
No. of Licenced Airports	1,391	1,301

In 1983, revisions to the Air Regulations made the registration of ultra-light aeroplanes and the licensing of ultra-light aeroplane pilots mandatory. As of September 30, 1983, the Administration has registered 988 ultra-light aeroplanes and issued 309 ultra-light aeroplane pilot licences. Because the costs of acquisition and operation of these ultra-lights are low when compared to the costs for conventional aircraft, the Administration anticipates that this workload variable will increase in 1984-85 and subsequent years.

Aviation Safety: Figure 28 provides a summary of how operating resources are used.

Figure 28: Aviation Safety - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Accident Investigations and Analysis	5,553	85	4,737	84
Engineering, Medical & Legal Research	1,254	19	1,068	19
Management & Administration	699	12	595	12
	7,506	116	6,400	115

Aircraft Services: Figure 29 summarizes operating resource requirements.

Figure 29: Aircraft Services - Operating Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84	
	\$	P-Y	\$	P-Y
Aircraft Operations	17,362	89	13,210	89
Maintenance	24,768	340	20,056	335
Training	2,340	29	1,878	29
Management & Administration	2,112	48	1,756	48
	46,582	506	36,900	501

The key workload determinants for the Aircraft Services component are the hours of flying demanded by the various users of the aircraft. Figure 30 summarizes these key variables.

Figure 30: Summary of Key Workload Variables

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
No. of Aircraft	91	89
Total Hours of Flying		
Executive Transportation	4,000	3,700
Internal Operations	25,000	22,000
Other Government Programs	16,200	15,900
	45,200	41,600

Capital Expenditures: As part of the Government's Special Recovery Capital Projects Program, the program is purchasing 20 Canadair CL-215 and 1 DeHavilland DASH-7R aircraft at a total estimated cost of \$220 million. These Canadian designed and manufactured aircraft will be used to augment the national water bomber fleet used to fight forest fires and to carry out ice reconnaissance flights to assist in marine navigation. Forecast expenditures during 1983-84 total \$25 million with spending of \$67 million budgeted during 1984-85. For details of the projects, see Section III, Figure 35, page 4-58.

Revenue: Licensing and examination fees (\$1.5 million) are the main sources of revenue for this Activity. For further details of revenue, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, page 4-60.

D. Direction and Administration

Objective

To manage the Air Transportation Program to assure the development and operation of a safe and efficient national civil air transportation system responsive to air transportation user requirements and to federal government socio-economic objectives.

Resource Summary

This Activity accounts for 5% of the Program's operating expenditures (Figure 31).

Figure 31: Activity Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Personnel	9,170	211	8,538	218	7,041	252
Planning	9,006	120	8,385	124	6,905	123
Finance	11,690	199	10,884	207	10,663	197
Purchasing and Supply	4,267	96	3,968	100	3,344	97
Management and Administration	16,799	261	15,642	270	14,223	233
Total Operating Expenditures	50,932	887	47,417	919	42,176	902
Capital Expenditures	10,881	-	1,500	-	1,279	-
Grants and Contributions	35	-	598	-	357	-
Total Expenditures	61,848	887	49,515	919	43,812	902
Revenue and Recoveries	(8,712)	-	(8,158)	-	(6,799)	-
	53,136	887	41,357	919	37,013	902

Description and Resource Justification

The Direction and Administration Activity provides the Program-wide management, policy and administrative functions. It consists of the offices of the Canadian Air Transportation Administrator and the Regional Administrators, headquarters policy and liaison staff, and the headquarters and regional units that provide program-wide support in the following functional areas: planning, finance, personnel, purchasing and supply, and internal administrative services.

Capital Expenditures: As part of the Government Special Recovery Capital Projects Program, the Air Administration is accelerating the construction of office accommodation to house the Quebec Region Air Administration headquarters in Montreal at a total estimated cost of \$17 million. Spending of \$11 million is budgeted during 1984-85 and includes minor expenditures for office furnishings and equipment.

Revenue: The major item is a recovery for management services (\$8 million) provided to the Self-Supporting Airports. For further details, refer to Section III, A. 5. Program Revenues, Page 4-60.

Section III

Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 32 presents the Air Transportation program expenditures by object. This Figure includes expenditures made from the Self-Supporting Airports Revolving Fund, net of internal charges for air traffic control and management services (Figure 37, page 4-61).

Figure 32: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	463,796	434,235	414,787
Other Personnel Costs	81,592	82,678	80,478
	545,388	516,913	495,265
Goods and Services			
Transportation and Communications	65,849	57,206	45,030
Information	1,252	1,994	845
Professional and Special Services			
Security services	29,023	32,583	29,133
Meteorological services	7,401	5,352	2,860
Building cleaning services	20,711	14,446	13,016
Other	49,353	43,216	40,290
Rentals	8,073	6,081	5,566
Purchased repairs and upkeep	27,119	18,635	16,293
Electric power	20,135	18,463	16,135
Other utilities, materials and supplies	75,400	66,638	57,597
All other expenditures	152,975	53,643	20,474
	457,291	318,257	247,239
Total Operating Expenditures	1,002,679	835,170	742,504
Operating Revenues and Other Receipts			
Air Transportation Tax	210,184	206,983	198,400
Rentals and Concessions	133,157	128,531	119,626
Landing Fees	68,898	66,904	69,122
General Terminal Fees	43,102	38,423	36,852
Other Revenue and Receipts	162,694	62,155	45,738
Recoveries from other Government Depts.	13,809	14,367	14,459
Total Revenues and Recoveries	631,844	517,363	484,197
Net Operating Expenditures	370,835	317,807	258,307
Capital	535,576	318,400	170,777
Grants and Contributions	48,063	42,156	24,920
	954,474	678,363	454,004

2. Personnel Expenditures

The Air Program's personnel costs (including statutory contributions to employee benefit plans) account for 54% of the total operating expenditures.

Figure 33 below provides a breakdown of the authorized number of personnel by activity, and Figure 34 shows the authorized person-years and the annual salary provision by occupational category. It indicates the variety of human resources required to operate and maintain facilities and provide air transportation services.

Figure 33: Person-Years Requirements by Activity

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
<hr/>			
Airports and Associated Ground Services			
Self-Supporting Airports	2,667	2,571	2,534
Other Airports	2,269	2,281	2,196
<hr/>			
Air Navigational Services	4,936	4,852	4,730
Regulatory Services	5,884	5,789	6,016
Direction and Administration	1,492	1,445	1,330
	887	919	902
<hr/>			
	13,199	13,005	12,978
<hr/>			

Figure 34: Authorized Person-Years and Salary Provision¹

	Authorized Person-Years			Current Salary Range		1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83			
Executive						
Senior	46	44	33	47,960	93,040	65,990
Senior Management ²	80	54		47,960	93,040	60,290
Scientific & Professional						
Eng. & Land Survey	501	445	418	22,196	73,560	44,083
Architect & Town Planning	41	38	36	18,610	73,560	41,464
Economic & Statistics	28	26	32	14,570	62,880	41,928
Other	6	7	4	14,575	65,770	41,416
Administrative and Foreign Service						
Program Administration	615	607	638	13,250	55,226	37,952
Administrative Services	478	459	437	13,250	55,226	35,269
Financial Administration	110	108	103	13,193	55,220	37,102
Personnel Administration	77	84	75	13,330	60,830	37,948
Other	89	99	95	14,074	50,341	34,517
Technical						
ATC Qualified	2,245	2,245	2,231	14,072	59,476	45,580
ATC Trainees	68	202	186	14,072	15,576	15,351
Electronics	1,333	1,323	1,288	15,828	49,476	35,509
Radio Operators	908	929	914	14,411	43,863	28,211
Aircraft Operations	549	561	493	32,971	60,685	47,498
General Technical	413	381	313	12,033	53,030	29,419
Eng. & Scientific Support	353	325	316	13,372	48,444	35,460
Technical Inspection	223	185	163	12,033	54,944	40,378
Drafting & Illustration	123	116	123	15,557	40,310	29,329
Other	27	22	23	16,543	42,556	31,527
Administrative Support						
Clerical & Regulatory	1,239	1,200	1,238	12,316	30,231	20,924
Sec. Steno & Typing	411	401	400	12,034	30,425	20,329
Other	104	103	102	13,137	29,913	22,511
Operational						
General Labour & Trades	2,142	2,078	2,100	14,067	38,735	25,203
Firefighting	724	731	727	21,147	37,036	28,946
General Services	140	134	134	12,627	38,088	23,691
Heating and Power	126	129	132	18,242	35,598	25,970

¹ The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

² The Senior Management category was introduced in 1983-84. The positions converted to the Senior Management category are included in various other groups in 1982-1983.

3. Capital Expenditures

Figure 35 summarizes capital expenditures by major project and location. The information provided is the same as Part II of the 1984-85 Main Estimates.

Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIRPORTS AND ASSOCIATED GROUND SERVICES					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
Snowblowers	2,799	2,868	295	2,229	344
Emergency power systems various sites	-	995	-	995	-
Runway Sweepers	854	954	-	302	652
Airport Development:					
Crash, Fire and Rescue resources Implementation plan	13,827	18,385	-	11,629	6,756
Power Improvement program.	-	800	-	800	-
Consulting Assistance In Implementing AMMS	-	3,497	-	1,031	2,466
NEWFOUNDLAND					
GANDER INTERNATIONAL AIRPORT					
Rehabilitate electrical power distribution system	1,770	1,731	-	59	1,672
New maintenance garage ...	5,966	5,965	244	3,324	2,397
ST. JOHN'S NATIONAL AIRPORT					
Construct maintenance garage, firehall and sand storage building ..	5,743	5,766	240	3,523	2,003
Project team	6,452	2,862	2,171	691	-
Resurface runway 11-29 ...	3,550	3,476	-	3,476	-
PRINCE EDWARD ISLAND					
CHARLOTTETOWN NATIONAL AIRPORT					
New Air Terminal Building.	7,214	7,169	591	4,603	1,975
Construct parking lot and road system	2,420	3,466	676	143	2,647
Construct maintenance garage, firehall and field electrical centre	-	2,797	2,687	110	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
CHARLOTTETOWN NATIONAL AIRPORT (Cont'd)					
Ramp and taxi complete					
with lighting	-	2,040	1,738	302	-
Construct new crosswind runway 10-28 complete					
with lighting	10,406	10,645	4,522	6,123	-
Land acquisition	-	1,888	1,784	104	-
NOVA SCOTIA					
HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT					
Install air conditioning..	5,207	6,715	265	3,758	2,692
Replace air terminal building curtain walls .	2,946	2,930	77	1	2,852
Replace electrical power panels	-	309	200	109	-
SYDNEY NATIONAL AIRPORT					
Rehabilitate field power cables, electrical power unit with power distribution	2,544	2,544	1,864	680	-
NEW BRUNSWICK					
FREDERICTON NATIONAL AIRPORT					
Enlarge aircraft parking apron	657	657	-	657	-
Expand Air Terminal Building	3,526	3,510	82	1	3,427
MONCTON NATIONAL AIRPORT					
Install safety fencing ...	382	286	-	286	-
Construct new field electrical centre	3,144	3,144	2,801	343	-
Heating system modifications	275	394	-	394	-
Replace water main	455	455	-	455	-
SAINT JOHN NATIONAL AIRPORT					
Resurface runway 05-23 ...	1,515	1,510	-	1,510	-
Rebuild field electrical centre	2,607	2,610	2,099	511	-
High Intensity approach runway 05-23, 05 approach	925	995	-	995	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
QUEBEC					
QUEBEC NATIONAL AIRPORT					
Expand Air Terminal Building, Access roads and public parking	8,971	8,191	6,137	2,054	-
Purchase and Install loading bridges	532	532	-	532	-
ONTARIO					
LONDON NATIONAL AIRPORT					
Reconstruct apron II	295	295	-	295	-
OTTAWA NATIONAL AIRPORT					
Improve normal and emergency power supply and distribution system.	2,212	2,121	1,608	513	-
Terminal complex development and asbestos removal	48,600	48,600	6,180	20,897	21,523
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT (Toronto)					
Terminal 1 Phase I	42,638	42,638	41,504	1,134	-
Unapplied common construction costs	3,819	3,819	3,538	281	-
Project administration ...	12,486	12,486	12,032	454	-
Parallel ramp taxi	6,121	5,782	3,990	1,792	-
Major repairs T1 apron ...	5,097	3,984	1,020	801	2,163
Modify T1 gates for new aircraft	-	466	36	430	-
Purchase front-end loaders for snow removal	-	504	-	504	-
Asbestos removal adminis- tration building	2,520	2,520	-	204	2,316
Rebuild portions of T2 apron phase II	1,426	1,107	-	75	1,032
Replace boiler controls power plant	-	273	-	273	-
Handicapped elevator facilities	938	929	-	929	-
Modifications to Inter- national baggage claim .	966	966	-	966	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
MANITOBA					
WINNIPEG INTERNATIONAL AIRPORT					
Air Terminal Building modifications	31,882	31,882	907	1,181	29,794
Major Repairs to slab joints - apron 1	-	768	-	240	528
SASKATCHEWAN					
REGINA NATIONAL AIRPORT					
Air Terminal Building expansion	35,297	35,297	13,162	16,296	5,839
ALBERTA					
CALGARY INTERNATIONAL AIRPORT					
Expand canadian inspection services facility	9,066	7,924	187	5,073	2,664
Access road and short-term public parking	-	840	280	560	-
Phase II project planning team	-	595	392	203	-
Regulator and switch gear	1,239	1,087	-	31	1,056
Replace field lighting cables	250	250	-	250	-
Storm water discharge control/general aviation areas	5,207	4,639	-	1,786	2,853
Rehabilitate air services way	442	442	-	442	-
EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT					
Apron Expansion	11,489	7,932	5	195	7,732
BRITISH COLUMBIA					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT					
Resurface runway 08-26 ...	8,107	5,346	200	395	4,751
Airport sewage system improvements	3,982	3,982	1,950	2,032	-
Rebuild taxi 'N'	934	1,657	44	1	1,612
Airport contingency plan	-	379	264	60	55
Resurface taxi 'B', 'C' and parts of 'A' and 'G'	754	627	100	527	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT (Cont'd)					
Environmental Impact statement for parallel runway	458	458	307	151	-
Illumination of airfield signs	-	482	232	250	-
VICTORIA NATIONAL AIRPORT					
Expansion of air terminal building	11,560	11,606	1,018	4,179	6,409
Overlay runway 13-31	1,686	989	-	989	-
OTHER AIRPORTS					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
Spare parts program for Crash Fire and Rescue, sweepers and snow- blowers	285	285	95	95	95
Snowblowers	2,933	3,004	295	1,149	1,560
Runway sweepers	1,550	1,802	420	1,056	326
Crash, Fire and Rescue resources implementation plan	17,920	13,690	-	6,541	7,149
Air blower snow remover ..	-	255	-	220	35
Energy program retrofits ..	-	4,975	-	995	3,980
National Integrated Marketing System	-	428	94	233	101
Airport Development:					
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake - Enlarge garage, equipment storage and service area	585	585	439	146	-
St. Anthony - Construct airport complex and associated facilities.	12,366	12,366	962	3,550	7,854
Stephenville - Resurface portion of runway 10-28 apron and taxi A and B ...	1,875	1,868	-	1,868	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NEWFOUNDLAND (Cont'd)					
Replace airfield fencing	384	384	-	384	-
Wabush - Rehab electrical system visual aids runway 01-19	1,844	1,802	-	118	1,684
NOVA SCOTIA					
Yarmouth - Rebuild runway 15-33 . Construct new Air Terminal Building and combined services building	1,639	1,328	-	1,328	-
Upgrade field electrical centre	9,766 1,864	10,257 1,910	- -	439 1,715	9,818 195
QUEBEC					
Alma - Visual aids	-	339	-	11	328
Eastmain - Develop new airport	5,419	5,265	2,127	2,832	306
Fort Rupert - Develop new airport	5,092	4,996	-	2,484	2,512
Gaspé - Resurface runway 11-29 taxi 'A' and apron	-	1,029	29	1,000	-
Mont-Joli - Extension of taxiway D and access road 'C' 'D' 'E'	-	1,584	30	1,554	-
Schefferville - Centralize electrical distribution with new electrical emergency system	330	266	-	266	
Sherbrooke - Resurface runway 14-32	-	2,007	824	1,183	-
Val D'Or - Redevelop airport	-	7,328	143	5,937	1,248
Wemindji - Develop new airport	6,258	6,109	500	4,515	1,094

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO					
Dryden -					
Air Terminal Building.	2,402	1,911	500	1,209	202
Extend runway 11-29 and holding bay	-	562	-	562	-
Hamilton - Funds to expropriate additional land	-	4,370	3,467	290	613
North Bay - Resurface runway 08-26 and taxiway L	3,712	3,912	3,717	195	-
Pickering - Land acquisition	-	123,083	122,337	746	-
Sarnia - New Air Terminal building	-	5,883	3,100	2,783	-
Sault Ste. Marie - Up- grade electrical power system	549	549	-	28	521
Toronto Island -					
General aviation improvements	-	2,426	167	2,259	-
Improve runway 08-26, taxiway 'A'	-	634	-	634	-
MANITOBA					
Thompson - Crash, Fire and Rescue firehall...	-	853	-	853	-
ALBERTA					
Grande Prairie -					
Air Terminal building.	3,278	3,278	1,080	44	2,154
Overlay runway 11-29 .	2,018	1,894	5	1,889	-
Lethbridge -					
Air Terminal building.	2,030	2,030	222	36	1,772
Overlay runway 05-23 and taxiway 'A'	1,556	1,237	5	1,232	-
Firehall	955	955	-	35	920
BRITISH COLUMBIA					
Abbotsford - Overlay runway 18-36	1,123	959	-	959	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
BRITISH COLUMBIA (Cont'd)					
Castlegar - Expand Air Terminal building	6,685	6,675	123	167	6,385
Dawson Creek - Firehall	-	976	731	245	-
Sewage.....	-	305	-	305	-
Fort Nelson - Air Terminal Building expansion	10,475	9,762	193	6,277	3,292
Overlay runway 03-21 .	1,992	1,417	-	38	1,379
Fort St. John - Air Terminal Building expansion	19,638	17,976	200	1,183	16,593
Powell River - Overlay runway 09-27	948	639	-	639	-
Prince Rupert - Re- building high intensity edge lighting	-	294	-	294	-
Quesnel - Construct new firehall maintenance garage ...	1,777	1,777	-	1,777	-
Upgrade water reservoir and pumping facility .	326	264	-	264	-
NORTHWEST TERRITORIES					
Baker Lake - Runway overlay	1,815	1,456	-	176	1,280
Coral Harbour - Regravel runway 15-33.	2,661	2,456	-	447	2,009
Heating fuel tank farm dyking	674	631	-	631	-
Heating fuel system ..	440	428	-	428	-
Chesterfield Inlet - Air Terminal Building	-	662	20	642	-
Fort Liard - Develop airport to Arctic (C) standard	-	2,173	1,411	579	183
Igloodik - Airport lighting	442	442	178	264	-
Inuvik - Sand storage building.	513	513	16	497	-
Firehall.....	1,846	1,846	56	1,790	-
Nanisivik - Extend runway	-	520	490	30	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES (Cont'd)					
Airport Development...	-	4,651	4,608	43	-
Whale Cove - Runway and gravel	1,801	1,801	905	896	-
Yellowknife - Air Terminal building	9,534	8,596	182	293	8,121
YUKON					
Watson Lake - New power house and inter- ruptable power unit .	708	942	-	54	888
Whitehorse - Asbestos abatement and maintenance garage ..	568	568	-	568	-
Air Terminal Building.	15,189	15,069	94	2,300	12,675
Faro - Hazard beacon ...	315	286	-	21	265
AIR NAVIGATIONAL SERVICES					
Headquarters - Ottawa - Bulk Procurement:					
High Power (500W) Radio Beacons	564	564	381	142	41
Low Power (25W) Radio Beacons	263	263	57	69	137
Very High Frequency Direction Finder Navigational Aids	-	274	186	88	-
Very High Frequency transmitters receivers & multicoplers	1,462	1,321	551	613	157
Replacement of tube type Instrument Landing System	1,011	1,011	917	90	4
Replacement of Video Mapping Kit Mappers	-	662	606	56	-
Radar Uninterruptible Power Units	-	918	818	100	-
Electronic speech generator development ..	-	275	252	23	-
Calibration standard lab equipment	-	500	489	11	-
Secondary surveillance radar open array open array antennas	-	468	453	15	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Microwave Landing System research and develop- ment	346	346	278	30	38
Aircraft Noise Monitoring System	-	925	725	200	-
Distance Measuring Equip- ment	620	256	50	206	-
High Power Non-Directional Beacons for Northern Ontario, Northwest Territories and Northern Quebec	654	654	50	481	123
Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance/Measuring Equipment Remote Control Systems	480	480	66	360	54
Low Power (25W) Radio Beacons	795	795	173	372	250
Multi-Channel Magnetic Recording	912	912	783	87	42
Very High Frequency Transceiver Procurement ..	1,508	993	966	27	-
Aviation Communication Propagation Study	477	477	248	89	140
Flight Data Display Evaluation Program	445	445	364	62	19
Gander Automated Air Traffic System - refine- ments and support	476	476	464	12	-
Joint Enroute Terminal System	-	29,244	28,792	452	-
Procurement of air navigational facilities at Toronto Island and Montreal STOL Airports ..	-	3,927	3,327	600	-
Self-Contained Aircraft Position Fixing Equip- ment	-	6,504	1,007	1,453	4,044
Advance Microwave Landing System	-	1,008	946	62	-
Provision of French equip- ment manuals	2,748	2,748	1,129	475	1,144
Radar Automation Moderniza- tion Program (RAMP)	993,000	810,504	12,062	42,356	756,086

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Replacement of tube type Instrument Landing System Program	5,200	5,200	3,624	760	816
Runway Visual Range SV-178	2,716	2,674	2,194	480	-
High Power (500W) Radio Beacons	1,690	1,690	1,029	407	254
Develop new flight inspec- tion system and retrofit 5 King Air 100 Aircraft .	3,230	3,230	2,633	209	388
Instrument Landing Equip- ment	4,115	3,778	3,393	256	129
Very High Frequency Direction Finder Navigational Aids.....	2,819	2,819	215	1,800	804
Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment Systems.....	9,669	9,669	3,728	2,700	3,241
Very High Frequency transmitters, receivers and multicouplers	10,305	10,405	4,205	2,680	3,520
Airport Surface Detection Equipment Phase II	17,036	13,530	2,806	5,374	5,350
Operational Information Display System enhancements	1,119	1,119	813	306	-
National Flight Data Processing	7,724	7,724	4,823	2,031	870
Improve Aviation Weather Services in Yukon & Northwest Territories ..	1,582	1,582	-	753	829
Costs associated with Tactical Air Navigation Aid (TACAN) Replace- ment Program	-	4,132	-	120	4,012
Control/Surveillance System for Air Ground Radio	-	3,054	-	277	2,777
Pilot Terminal replacement Air Traffic Services Research and Experimenta- tion Centre	798	798	-	100	698
Development of Precision Distance Measuring Equipment	440	450	-	50	400

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
Very High Frequency Omni- Test Equipment	-	895	-	300	595
Transmissometer retrofit .	-	578	-	578	-
Laboratory Computer replacement	424	621	-	621	-
Flight Inspection Fleet Replacement	-	57,680	-	44,091	13,589
NEWFOUNDLAND					
Deer Lake - Install Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment	-	748	688	60	-
Relocate localizer runway 25	-	341	-	341	-
Gander - Upgrade and auto- mate Flight Service Station operations	3,567	3,382	100	1,637	1,645
PRINCE EDWARD ISLAND					
Charlottetown - Construct control tower & operations building	2,897	2,897	1,504	1,393	-
NEW BRUNSWICK					
Moncton - Replace Instrument Landing System Equipment Runway 06	793	464	-	464	-
Saint John - Install Non-Category Instrument Landing System Runway 05	1,060	993	-	993	-
QUEBEC					
Ile de la Madeleine - Installation of localizer runway 08	374	479	-	479	-
Kuuujuaq - Relocate Flight Service Station	-	1,114	602	512	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
QUEBEC (Cont'd)					
St-Hubert - Replacement of control tower	2,177	2,030	1,317	713	-
ONTARIO					
Bearskin Lake - Instal- lation of Non-Directional Beacons	-	652	-	1	651
Chapleau - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,621	1,713	-	1	1,712
Cochrane - Installation of Non-Directional Beacon .	337	322	-	1	321
Geraldton - Installation of Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,058	514	176	338	-
Installation of Non- directional Beacon	544	577	-	1	576
Hamilton - New Control Tower	-	4,864	-	397	4,467
Hearst - Installation of Very High Frequency Omni- directional Range/ Distance Measuring Equipment	1,015	483	159	324	-
Installation of Non-Directional Beacon.	372	351	-	1	350
Kapuskasing - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Measuring Equipment	1,153	843	-	1	842
Manitowadge - Installation of Non-Directional Beacon	894	602	-	1	601
Moosonee - Installation of Flight Service Station..	5,058	2,843	-	155	2,688

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
North Bay - Installation of Instrument Landing System on runway 08	1,892	1,599	-	158	1,441
Pikangikum - Establishment of Non-Directional Beacons	315	305	-	305	-
Terrace Bay - Installation of Non-Directional Beacon	288	253	89	164	-
Toronto - Control Tower Reconfiguration	3,348	2,881	1,586	1,295	-
Installation of and Evaluate Teledon Videotex System	-	983	99	425	459
Upgrade Peripheral Replacement of Very High Frequency Equip- ment	-	369	344	25	-
Area Control Centre Reconfiguration	385	385	-	118	267
Replacement of Regional Air Traffic Simulators Communication Equipment	488	488	-	296	192
Replacement of Instrument Landing System Rwy 06L.	1,138	988	-	80	908
Relocate Flight Service Station	1,988	1,692	-	609	1,083
Trenton - Installation of Very High Frequency Omni-directional Range/ Distance Measuring Equipment	671	377	62	228	87
MANITOBA					
Churchill - Transmitter building & antenna farm renovations	-	439	-	439	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd)**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
AIR NAVIGATIONAL SERVICES (Cont'd)					
ALBERTA					
Calgary -					
Project Management					
Office - Air Operations					
Building	-	488	279	209	-
Air Operations Building					
Control Tower	23,256	15,916	-	689	15,227
Edmonton - Integrated					
Communication Control					
Systems Simulator	-	339	205	117	17
Lethbridge - Replacement					
of Air Traffic Control					
Tower	1,799	2,381	-	46	2,335
Villeneuve - Construction					
of permanent Control					
Tower	2,264	1,772	1,577	195	-
BRITISH COLUMBIA					
Enderby - Conversion of					
Very High Frequency Omni-					
range to Doppler Very					
High Frequency Omni-					
range	1,346	956	100	856	-
Nanaimo - Replacement of					
Flight Service Station .	1,555	766	475	291	-
Vancouver - Installation of					
Localizer Runway 08	293	255	-	255	-
NORTHWEST TERRITORIES					
For Smith - Installation					
of Very High Frequency					
Omnidirectional Range/					
Distance Measuring					
Equipment	982	884	221	172	491
Pelly Bay - Non-					
Directional Beacon					
Relocation	843	825	-	825	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS					
NEW BRUNSWICK					
SAINT JOHN NATIONAL AIRPORT					
Modifications to Air Terminal Building	-	1,250	635	615	-
QUEBEC					
DORVAL NATIONAL AIRPORT					
Building alterations to meet Dominion Fire Commission standards	-	1,550	100	650	800
Construct multi-level parking lot	-	16,530	450	8,155	7,925
Landscaping and signage	-	900	50	850	-
Repair access route	-	1,425	100	725	600
Repairs to baggage room	-	425	25	400	-
Repairs to stone and terrazzo surfaces	-	325	100	225	-
Repairs to public washrooms.	-	550	30	520	-
Replace lighting equipment for taxiways	-	328	270	58	-
Replace underground drainage pipes	-	820	546	274	-
Restore taxiway	-	522	40	482	-
Strengthen apron	-	5,324	218	2,743	2,363
Resurface runway 10-28	-	1,416	120	1,296	-
ONTARIO					
LONDON NATIONAL AIRPORT					
Upgrade electrical power system	-	963	40	923	-
THUNDER BAY NATIONAL AIRPORT					
Community development area .	-	3,147	300	1,424	1,423
Overlay Runway 12/30	-	3,500	-	3,500	-
Terminal apron expansion ...	-	1,100	20	1,080	-
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT (Toronto)					
Construct fillet 06R threshold	-	490	430	60	-
Provision of services area 2, stage 2	-	6,918	2,900	4,018	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
SELF-SUPPORTING AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT (Cont'd)					
Provision of services area 5	-	1,954	1,659	295	-
Rebuild portions T2 apron phase I	-	890	750	140	-
WINDSOR NATIONAL AIRPORT					
Replace water main	-	584	28	556	-
Resurface runway 07-25	-	1,356	70	1,286	-
Strengthen centre of runway 02-20	-	851	33	818	-
Upgrade electrical power system	-	668	34	634	-
SASKATCHEWAN					
REGINA NATIONAL AIRPORT					
Construct new taxi 'C'	-	1,940	20	1,920	-
Rebuild taxi, M1, M2	-	2,639	20	2,619	-
BRITISH COLUMBIA					
VANCOUVER INTERNATIONAL AIRPORT					
Construct south side road system	-	950	525	425	-
Construct taxi N-26 connector	-	1,260	374	886	-
Resurface Laing Bridge	-	287	42	245	-
OTHER AIRPORTS					
QUEBEC					
St-Hubert -					
Replace field electrical centre ...	-	1,219	126	1,093	-
Resurface runway 06L-24R	-	1,269	110	1,159	-
ONTARIO					
Earlton - Refurbish runway 07-25	-	1,700	300	1,400	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
ONTARIO (Cont'd)					
Hamilton -					
Airport expansion					
Including firehall ..	-	48,762	17,740	14,278	16,744
Construct fire					
training area	-	809	27	782	-
Kapuskasing - New Air					
Terminal Building	-	1,830	120	1,710	-
North Bay -					
Develop general					
aviation area	-	2,486	121	2,365	-
Upgrade electrical					
power system	-	455	34	421	-
Red Lake -					
Light aircraft					
Parking	-	650	90	560	-
Repair taxiway and					
apron	-	550	80	470	-
Sault Ste Marie - Expand					
Air Terminal Building.	-	9,477	734	4,743	4,000
Timmins -					
Develop new general					
aviation area	-	1,659	64	1,595	-
Reconstruct runway					
10-28	-	1,740	93	1,647	-
Three-bay addition to					
equipment garage	-	738	36	702	-
SASKATCHEWAN					
Prince Albert - Construct					
Air Terminal Building.	-	1,026	614	412	-
ALBERTA					
Fort McMurray -					
Air Terminal Building					
expansion	-	19,331	3,365	11,126	4,840
Firehall	-	1,292	295	997	-
Overlay runway 07-25 .	-	1,389	381	1,008	-
Overlay taxiway 'B'					
and 'C' and Apron 1 .	-	260	92	168	-
BRITISH COLUMBIA					
Kamloops - Replace Air					
Terminal Building	-	6,623	2,023	4,600	-

**Figure 35: Capital Expenditures by Major Project and Location
(Cont'd) - Special Recovery Capital Projects Program**

Projects by Activities	Previously Estimated Total Cost	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
(thousands of dollars)					
OTHER AIRPORTS (Cont'd)					
NORTHWEST TERRITORIES					
Frobisher Bay - Construct Air Terminal Building and associated Installa- tions	-	6,035	600	3,200	2,235
Inuvik - Air Terminal Building expansion ...	-	8,940	600	5,000	3,340
AIR NAVIGATIONAL SERVICES					
HEADQUARTERS					
Built-in test equipment for Distance Measuring System (BITE)	-	1,200	700	500	-
Instrument landing system analyzer	-	2,350	350	2,000	-
Solid state very high frequency transmitters and receivers for air- ground communications.	-	9,415	3,500	2,330	3,585
Tube type instrument landing system replacement	-	12,469	1,375	5,262	5,832
REGULATORY SERVICES					
HEADQUARTERS					
Purchase ice reconnais- sance aircraft	-	46,228	7,400	20,605	18,223
Purchase twenty Canadair CL-215 water bombers .	-	173,795	17,152	46,820	109,823
DIRECTION AND ADMINISTRATION					
QUEBEC					
Regional Office - Construction office building		16,514	550	10,000	5,964

4. Grants and Contributions

Figure 36 presents a summary of all grants and contributions made by the Program.

Figure 36: Details of Grants and Contributions (\$'000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Grants			
Royal Canadian Flying Clubs Association	30	25	25
Contributions			
Contributions toward the operation of air services	35	481	358
Payments to other government or International agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	584	234	1,642
Payment to European Space Research Organiza- tion for the operation and maintenance of the Aerosat Co-ordination Office	-	6	-
Contributions for the operation of municipal or other airports	16,397	16,220	14,595
Contributions to assist in the establish- ment of, or improvements to, municipal, local, local commercial, or other airports and related facilities	30,962	23,685	7,884
Contributions towards the operations of Toronto Island Airport	-	1,309	332
Federal Summer Employment Opportunities Program	-	117	-
Contributions to flying clubs, schools and instructors	55	79	84
	48,033	42,131	24,895
	48,063	42,156	24,920

5. Program Revenues

Description of Revenue Sources

Over 95% of Program revenues come from the air transportation tax, rentals, concessions, and the fees charged for airport services (Figure 37 next page).

Air Transportation Tax: This tax is paid by the passenger at the time a ticket is purchased and is applicable to most commercial airline traffic. Revenue Canada Customs and Excise collects this tax and transfers the funds to the Program. The air navigational services activity receives an allocation of 14% of the revenue from the tax. This allocation is intended to defray the costs of enroute air traffic services for domestic flights. The other 86% is allocated to individual airports based on the number of passengers taking off and landing at each airport in relation to the total numbers taking off and landing.

Rentals and Concessions: These revenues come mainly from the rental or lease of terminal building space and related facilities such as parking lots. There are two main types of leasing arrangements: (1) where the arrangement includes a charge based on a percentage of the sales made in the space leased (usually applies to operators of retail services such as car rentals, restaurants, shops and parking lots). (2) a fixed charge per square metre of space occupied. The most significant source of revenue is from the rental of space to airlines for ticket counters and offices.

Landing Fees: Landing fees, assessed on the basis of aircraft weight, also vary with the origin of the flight and the type of airport and aircraft used. The highest fee is for trans-Atlantic flights made by jet aircraft landing at one of the airports in the Self-Supporting Airports Revolving Fund. The lowest fee applies to a domestic flight made by turboprop aircraft landing at an airport located in northern Canada.

General Terminal Fees: These fees, applicable only at the 23 self-supporting airports, are levied when an aircraft makes use of an air terminal building for processing passengers. The fee is based on the seating capacity of the aircraft. The rate for international flights is higher than for domestic flights due to the need to provide more space for services such as customs and immigration clearance.

Other Revenue:

Other Nationally-Established Airport Fees: The other nationally established airport fees include the fuel concession fee and the passenger security fee. The fuel concession fee, the largest revenue producer of the fees in this category, is set at a fixed rate per litre of fuel pumped and is payable by the concessionaire operating the service.

Miscellaneous - Airports Activities: These range from recoveries for electricity and heat used by tenants to loading bridge, snow removal and garbage disposal fees.

Figure 37: Summary of Estimated 1984-85 Revenue, Recoveries and Other Receipts by Source and Activity (\$'000)

	1984-85 Estimates						1983-84
	Self-Supporting Airports	Other Airports	Air Navigational Services	Regulatory Services	Direction & Administration	Total	Forecast Total
Revenue							
Air Transportation							
Tax	153,740	26,178	30,266	-	-	210,184	206,983
Rentals and							
Concessions	120,152	11,827	533	29	616	133,157	128,531
Landing fees	64,453	4,445	-	-	-	68,898	66,904
General terminal							
fees	43,102	-	-	-	-	43,102	38,423
Other Revenue	19,235	4,341	15,921	1,436	29	40,962	34,951
Total Revenue	400,682	46,791	46,720	1,465	645	496,303	475,792
Recoveries from:							
Self-Supporting							
Airports							
Air traffic							
control charge	-	-	84,622	-	-	84,622	80,520
Management services							
charge	-	49,551	-	-	8,067	57,618	51,421
	-	49,551	84,622	-	8,067	142,240	131,941
Marine Transportation							
Program							
Coast Guard							
helicopters and							
telecommunication							
services	-	-	920	10,958	-	11,878	12,314
Environmental							
Services Program							
Weather Services	155	500	1,276	-	-	1,931	2,053
Total Recoveries	155	50,051	86,818	10,958	8,067	156,049	146,308
Total Revenue and Recoveries	400,837	96,842	133,538	12,423	8,712	652,352	622,100
Other Receipts:							
Payments from Other							
Airports (Vote 80)	121,732	-	-	-	-	121,732	27,204
	522,569	96,842	133,538	12,423	8,712	774,084	649,304

Miscellaneous - Other Activities: Air Navigational Services also receives revenue from air traffic services to international flights passing through the north Atlantic and polar air routes, and from the use of the activity's telecommunication facilities to transmit non-air traffic related messages. These two types of revenue are expected to amount to \$15.5 million in 1984-85. The principal sources of revenue in the regulatory activity are fees such as pilots' licence fees.

Assumptions Used to Project 1984-85 Revenue

Increases due to traffic changes are related to forecasts of the number of take-offs and landings (landing and general terminal fees) and to forecasts of the number of passengers (the air transportation tax and concession fees). Projected rate increases are subject to consultation with the aviation industry. Price level changes also affect the amount of revenue collected under the air transportation tax. Because the tax structure is partially tied to a percentage of the ticket price, some additional revenues result from increases in average air fares. However, the air transportation tax revenue does not increase proportionately with increases in the average air fare because flat rates and maximum taxes apply for many fares. A similar set of circumstances applies to concession fees, which are based on a percentage of the concessionaire's sales.

Figure 38: 1984-85 Revenue-Traffic and Price Change Assumptions

Revenue Source		Traffic Increase (Decrease)	Price Increase	
			Rate Increase	Price Level Increase
Air Transportation Tax		4.0%	-	1.0%
Nationally Established Airport Fees				
Landing fees	Domestic	(0.9%)	5.0%	-
	International*	1.8%	10.0%	-
	Transoceanic	1.5%	-	-
General terminal fees	Domestic	(0.9%)	5.0%	-
	Non-Domestic	1.7%	5.0%	-
Concessions		4.0%	-	5.0%

* Fees on International operations are exempt from price restraint program.

Description of Recoveries

The Air Transportation Program also charges certain government users for the services they receive. These charges are referred to as recoveries. A description of the largest two follows.

Air Traffic Control Charge: The Air Navigational Services Activity includes all air traffic services, of which, a significant portion relate to control in the immediate vicinity of self-supporting airports. The Activity, therefore charges the Fund for these services. The charge is based on the costs of air traffic control towers and other air navigation facilities at an airport, as well as an allocation of a part of the costs of off-airport facilities, such as area control centres, which provide essential navigational services to aircraft approaching and departing from the airport.

Management Services Charge: The Self-supporting Airports also receive management and functional services, the latter including expertise in emergency and security services, maintenance and construction of facilities, personnel, finance, planning and administration. The charge for these services is 30% of the direct personnel and other operating costs incurred by the self-supporting airports. The Other Airports are credited with 86% of this charge. The balance is credited to the Direction and Administration activity.

B. Self-Supporting Airports Revolving Fund

1. Financial Summary by Airport

The self-supporting group of airports operates using commercially oriented accounting practices. The financial summaries presented in this subsection show the profit or loss by individual airport and by category of airport (Figures 39 to 41)

Figure 39: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1984-85 Estimates (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
International Airports				
Gander	3,156	14,383	(11,227)	5,893
Halifax	13,145	17,523	(4,378)	5,842
Mirabel	17,746	65,914	(48,168)	491
Lester B. Pearson (Toronto)	122,406	82,094	40,312	13,845
Winnipeg	19,184	22,522	(3,338)	2,422
Calgary	37,103	34,971	2,132	9,874
Edmonton	23,826	19,964	3,862	1,620
Vancouver	56,589	38,568	18,021	6,451
	293,155	295,939	(2,784)	46,438
National Airports				
Charlottetown	2,587	4,340	(1,753)	11,580
Fredericton	2,648	4,184	(1,536)	1,392
Moncton	1,142	7,467	(6,325)	2,596
Saint John	2,831	4,802	(1,971)	6,009
St. John's	3,343	7,949	(4,606)	8,074
Sydney	2,718	4,239	(1,521)	2,184
Dorval	52,137	41,630	10,507	17,898
Quebec	3,488	10,620	(7,132)	3,946
London	2,808	5,149	(2,341)	1,952
Ottawa	15,759	19,279	(3,520)	21,660
Windsor	2,735	4,277	(1,542)	4,246
Regina	3,466	9,279	(5,813)	22,031
Saskatoon	5,099	7,152	(2,053)	384
Thunder Bay	3,562	5,693	(2,131)	6,872
Victoria	3,359	6,480	(3,121)	5,662
	107,682	142,540	(34,858)	116,486
Total	400,837	438,479	(37,642)	162,924

Figure 40: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial Summary by Airport - 1983-84 Forecast (\$000)

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
International Airports				
Gander	3,004	11,403	(8,399)	1,410
Halifax	12,268	15,553	(3,285)	6,015
Mirabel	17,074	60,986	(43,912)	1,193
Lester B. Pearson (Toronto)	119,805	77,921	41,884	26,541
Winnipeg	18,105	20,689	(2,584)	2,613
Calgary	35,190	31,484	3,706	2,736
Edmonton	22,375	18,616	3,759	5,000
Vancouver	55,386	35,896	19,490	10,461
	283,207	272,548	10,659	55,969
National Airports				
Charlottetown	2,445	2,999	(554)	8,149
Fredericton	2,500	3,725	(1,225)	1,189
Moncton	1,063	6,847	(5,784)	2,501
Saint John	2,664	4,356	(1,692)	2,655
St. John's	3,138	7,003	(3,865)	3,239
Sydney	2,562	3,714	(1,152)	2,325
Dorval	49,354	45,122	4,232	10,236
Quebec	3,261	9,682	(6,421)	4,179
London	2,581	4,912	(2,331)	1,510
Ottawa	14,885	18,120	(3,235)	7,598
Windsor	2,649	4,057	(1,408)	2,226
Regina	3,251	6,133	(2,882)	16,587
Saskatoon	4,784	6,331	(1,547)	2,042
Thunder Bay	3,317	5,047	(1,730)	2,340
Victoria	3,139	5,604	(2,465)	1,255
	101,593	133,652	(32,059)	68,031
Total	384,800	406,200	(21,400)	124,000

**Figure 41: Self-Supporting Airports Revolving Fund Financial
Summary by Airport - 1982-83 Actual (\$000)**

Airport	Operating Results			Capital Expenditures
	Revenue	Expenses	Profit (Loss)	
International Airports				
Gander	2,286	10,182	(7,896)	3,292
Halifax	11,143	13,887	(2,744)	6,033
Mirabel	22,163	51,337	(29,174)	2,340
Lester B. Pearson (Toronto)	114,821	71,031	43,790	16,716
Winnipeg	16,968	19,016	(2,048)	3,460
Calgary	37,259	29,590	7,669	2,390
Edmonton	19,071	17,496	1,575	8,576
Vancouver	56,383	33,237	23,146	3,011
	280,094	245,776	34,318	45,818
National Airports				
Charlottetown	1,014	2,678	(1,664)	777
Fredericton	1,268	3,326	(2,058)	1,299
Moncton	1,474	6,113	(4,639)	824
Saint John	1,421	3,889	(2,468)	1,178
St. John's	3,433	6,253	(2,820)	2,269
Sydney	1,260	3,315	(2,055)	1,210
Dorval	46,155	39,408	6,747	4,540
Quebec	4,241	8,437	(4,196)	2,361
London	1,666	4,478	(2,812)	441
Ottawa	14,269	16,518	(2,249)	5,420
Windsor	1,971	3,663	(1,692)	1,131
Regina	3,993	5,637	(1,644)	1,763
Saskatoon	4,155	5,819	(1,664)	573
Thunder Bay	2,674	4,633	(1,959)	441
Victoria	3,806	5,164	(1,358)	1,519
	92,800	119,331	(26,531)	25,746
Total	372,894	365,107	7,787	71,564

2. Projected Use of Authority

The Fund operates under the continuing authority of the Adjustment of Accounts Act (S.C. 1980, c.17):

		(\$000)
Authority		80,000
Drawdown		
Balance April 1, 1984.	63,747	
Total Estimates (net cash required).	<u>16,253</u>	
Less:		
Balance March 31, 1985		<u>80,000</u>
Unused Authority as at March 31, 1985		<u><u>NIL</u></u>

C. Investment in Fixed Assets

Figure 42 presents a summary of the Program's investment in fixed assets at March 31, 1982. (Final figures for March 31, 1983 were not yet available when this document was prepared).

**Figure 42: Air Transportation Program Fixed Assets at
March 31, 1982 (\$000)**

	Total Cost	Accumulated Depreciation	Net Book Value
Land and improvements	301,291	2,926	298,365
Buildings	733,991	239,043	494,948
Support facilities and structures	894,795	396,643	498,152
Vehicles, furniture and equipment	154,291	70,419	83,872
Navigational and telecommunications equipment	87,314	24,290	63,024
Aircraft	51,302	20,627	30,675
Other assets	126,819	57,897	68,922
	2,349,803	811,845	1,537,958

Most of the investment in support facilities and structures consist of runways, taxiways and other airside surfaces at airports, and roads, bridges, ramps and parking areas. It also includes sewage and drainage, power and light, and heating and refrigeration systems. Other assets consist of developmental costs (including land acquisition costs) for expansion of facilities, the construction of which has not yet started plus miscellaneous other assets.

Depreciation is calculated using the straight-line method at the following annual rates:

Buildings	2½% to 5%
Support facilities and equipment	3% to 8%
Vehicles, furniture and equipment	4% to 20%
Navigational and telecommunications equipment	5% to 25%
Aircraft	8% to 10%

D. Cost Analysis

The Program's 1984-85 Estimates include all the revenues and most, but not all, of the expenditures that must be taken into account when the net operating cost is determined. Figure 43 provides an estimate of the net cost to operate the Program for 1984-85. It includes the following adjustments to its net financial requirements (Figure 1):

- the removal of capital expenditures; and
- the inclusion of services provided without charge by Public Works, Supply and Services, Treasury Board and other departments.
- the inclusion of the cost of accommodation provided without charge by this department.

Figure 43: Estimated Net Operating Cost of Program by Activity for 1984-85 (\$000)

	1984-85					1983-84
	Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Costs	Deduct Revenue	Net Cost	Forecast Net Cost
Airports & Associated Ground Services						
Self-Supporting						
Airports	375,898	-	375,898	400,837*	(24,939)	(36,500)
Other Airports	142,292*	-	142,292	96,842	45,450	33,730
	518,190	-	518,190	497,679	20,511	(2,770)
Air Navigation Services	345,566	-	345,566	133,538	212,028	198,417
Regulatory Services	108,499	-	108,499	12,423	96,076	82,901
Direction and Administration	50,932	80,127	131,059	15,460	115,599	107,550
	1,023,187	80,127	1,103,314	659,100	444,214	386,098

* Excludes \$121,732,000 related to Vote 80 (1983-84 - \$27,204,000)

This Figure makes no provision for certain other adjustments that should be made to arrive at an estimate of the Program's net cost. These adjustments are:

- an allowance for depreciation;
- inclusion of the effect of increases or decreases in accounts receivable and inventories; and
- certain accrued expenses.

The 1984-85 allowance for depreciation for the Program as a whole would amount to \$63 million (1983-84 \$58 million). However, records are not detailed enough to provide a breakdown by Activity. Information about inventories and accounts receivable, other than for Self-Supporting Airports, is not available.

Surface Transportation Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
Extracts from Volume II of the Public Accounts	5-6

Section I Program Overview

A.	Plans for 1984-85	
1.	Highlights	5-9
2.	Financial Summary by Activity	5-10
B.	Recent Performance	
1.	Highlights	5-12
2.	Review of 1982-83 Financial Performance	5-13
C.	Background	
1.	Introduction	5-14
2.	Legal Mandate	5-14
3.	Program Objective	5-14
4.	Program Organization for Delivery	5-15
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	5-16
2.	New Initiatives	5-17
3.	Update on Previously Reported Initiatives	5-18
4.	Program Effectiveness	5-19

Section II Analysis by Activity

A.	Direction and Administration	5-23
B.	Urban Transport	5-27
C.	Road Safety and Motor Vehicle Regulation	5-30
D.	Highway Transport	5-35
E.	Water Transport	5-39
F.	Rail Freight Transport	5-46
G.	Rail Passenger Transport	5-53

Section III Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	5-58
2.	Personnel Expenditures	5-59
3.	Capital Expenditures	5-61
4.	Grants and Contributions	5-62
B.	Cost Analysis	5-64
C.	1982-83 Main Estimates: Comparison of Restated to Original Financial Plan by Activity	5-65

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Department of Transport requests the authority to spend \$1,199,596,000 to operate the Surface Transportation Program during the 1984-85 fiscal year. This amount includes \$13,226,000 of non-budgetary expenditures for equity purchases in the Canadian National Railway Company. Existing statutes authorize the expenditure of an additional \$3,888,000 resulting total program expenditures of \$1,203,484,000.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85 \$	1983-84 \$	Change \$
Budgetary			
Vote 85 - Surface Transportation - Operating expenditures	27,386,000	28,426,000	(1,040,000)
Vote 90 - Surface Transportation - The grants listed in the Estimates and contributions including:			
(a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act;			
(b) payments for purposes described in paragraphs 20(1)(a) and (b) and subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and			
(c) Payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees' Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1984 \$50 per month instead of \$20 per month as fixed by the Act	310,877,000	564,574,158	(253,697,158)
(Words as previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Vote 95 - Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty:			
(a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby-Saint John ferries and terminals, and			
(b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard gauge interface, ferries and terminals	164,707,000	158,864,000	5,843,000
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			

Budgetary - Continued

	ESTIMATES		
	1984-85 \$	1983-84 \$	Change \$
Vote 100 - Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract of discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977	679,400,000	763,800,000	(84,400,000)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Vote 105 - Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc., for the prescribed portion of the costs incurred by them for benefits provided to their adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services	2,000,000	2,000,000
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Vote 110 - Payments in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board to conduct a program of testing and evaluation of railway operations in Newfoundland consistent with the objectives of the Government of Canada and with the principles of the National Transportation Act and to reimburse CN, from the program, for wage and wage-related costs incurred by CN at the request of the Minister during the testing and evaluation period	2,000,000	21,000,000	(19,000,000)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Statutory - Payments to the Canadian National Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal	2,390,000	2,200,000	190,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	1,498,000	1,404,000	94,000
	<u>1,190,258,000</u>	<u>1,542,268,158</u>	<u>(352,010,158)</u>
Non-Budgetary			
Vote 1115 - To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) and approved by the Governor in Council, in respect of the East Coast ferry and coastal services no par value shares in the capital stock of CNR which shares CNR shall issue	13,226,000	69,084,000	(55,858,000)
(As previously provided in appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Total Program	<u>1,203,484,000</u>	<u>1,611,352,158</u>	<u>(407,868,158)</u>

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of appropriations for 1982-83

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 60 - Surface Transportation-Operating expenditures	22,424,000	24,102,774	20,998,246
Vote 65 - Surface Transportation-The grants listed in the Estimates and contributions including:			
(a) payments to cover commitments made or approved prior to September 1, 1977 pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act and authority to make payments in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council under a program for urban transportation assistance, and pursuant to Parts I and II of the Railway Relocation and Crossing Act;			
(b) payments for purposes described in paragraphs 20(1)(a) and (b) and subsection 20(6) of the Railway Relocation and Crossing Act, in respect of the construction, reconstruction and improvement of grade separations where recommended by the Canadian Transport Commission on or after September 1, 1977; and			
(c) payments to supplement pension allowances under the Intercolonial and Prince Edward Island Railway Employees Provident Fund Act so as to make the minimum allowance payable in the calendar year 1982 \$50 per month instead of \$20 per month as fixed by the said Act	188,220,000	445,333,215	440,980,284
Vote 70 - Payments to CN Marine Inc. and Canadian National Railway Company pursuant to contracts with Her Majesty:			
(a) for the operation of the following subsidized water transportation services: Newfoundland ferries and terminals; Newfoundland coastal service and terminals; Prince Edward Island ferries and terminals; Yarmouth, N.S. - The New England States, U.S.A. ferries and terminals; Digby - Saint John ferries and terminals, and			
(b) to pay the cost of rail/water and narrow gauge/standard gauge interface, ferries and terminals	152,872,000	152,872,000	153,062,595*
Vote 75 - Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts with Her Majesty for water transportation services in respect of the Keewatin Resupply operation	400,000	1,125,000	1,124,469
Vote 76 - Payment to the Northern Transportation Company Limited in respect of the suspension of service to Great Bear Lake from 1979 to 1980.	-	19,114	19,114

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 80 - Payments to VIA Rail Canada Inc. in respect of the costs of the management of the Company, payments for capital purposes and payments for the provision of rail passenger services in Canada in accordance with contracts entered into pursuant to subparagraph (c)(i) of Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977, and payments to a railway company for the prescribed portion of the costs incurred by the Company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service pursuant to subparagraph (c)(ii) of the Transport Vote 52d, Appropriation Act No. 1, 1977	506,000,000	610,991,333	603,936,170
Vote 85 - Payments to reimburse, in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council, Canadian National Railway Company and CN Marine Inc., for the prescribed portion of the costs incurred by them for benefits provided to their adversely affected employees in respect of changes of a permanent nature arising from the rationalization of railway operations provided by the Terra Transport Division of Canadian National Railway Company, in Newfoundland and implemented in accordance with government approved plans for the provision of Newfoundland transportation services	4,000,000	4,000,000	1,023,678
Vote 90 - Payments to the Canadian National Railway Company (CNR) in accordance with terms and conditions approved by Treasury Board to conduct a program of testing and evaluation of railway operations in Newfoundland consistent with the objectives of the Government of Canada and the principles of the National Transportation Act and to reimburse CN, from the program, for wage and wage-related costs incurred by CN at the request of the Minister during the testing and evaluation period	25,000,000	25,000,000	20,759,325
Statutory - Payments to the Canadian Railway Company in respect of the termination of the collection of tolls on the Victoria Bridge, Montreal.	2,045,000	1,935,164	1,935,163
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	1,239,000	1,370,300	1,370,300
	902,200,000	1,266,748,900	1,245,209,344
Non-Budgetary			
Vote L95 - To authorize the Minister to acquire in trust for Her Majesty on such terms and conditions as may be negotiated with Canadian National Railway Company (CNR) and approved by the Governor in Council, in respect of the East Coast ferry and coastal services no par value shares in the capital stock of CNR which shares CNR shall issue	38,400,000	47,368,000	47,368,000
Total Program	940,600,000	1,314,116,900	1,292,577,344

*Overutilization of current year's appropriation resulted from Payable at Year End (P.A.Y.E.).

Section I

Program Overview

A. Plans for 1984-85

1. Highlights

The Surface Transportation Program has established these 1984-85 goals:

- to implement certain elements of the government's Western Transportation Initiative, whose objective is to ensure the provision of adequate rail capacity and a more efficient grain transportation system in Western Canada (see pages 5-18 and 5-46);
- to provide surface transportation assistance to more effectively meet the needs of Canada's regions (see page 5-23);
- to improve the services and stabilize the costs of the rail passenger system throughout Canada (see pages 5-17 and 5-53);
- to control the growth of subsidies for ferry and coastal shipping services while maintaining adequate service levels (see page 5-39);
- to provide financial assistance of \$32 million for Phase II of the Atlantic provinces highway strengthening and improvement programs (see page 5-35);
- to continue efforts with the provinces and industry to increase the uniformity of motor carrier regulations across the country and, where desirable, to promote the selective deregulation of the industry (see page 5-35);
- to contribute to a reduction in roadway traffic fatalities as part of a five-year plan to ensure that total fatalities during the period 1984-88 are lower than the comparable period 1979-1983 (see pages 5-21 and 5-30);
- to contribute to a reduction in fuel consumption to 8.6 L/100 km for the 1985 passenger car fleet (see pages 5-22 and 5-30); and
- to provide financial assistance of \$54.3 million for surface transportation projects under the Special Recovery Capital Projects Program (see page 5-17).

2. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Budgetary				
Direction and Administration	9,273	10,948	(1,675)	5-23
Urban Transport	16,690	67,107	(50,417)	5-27
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,932	13,390	542	5-30
Highway Transport	64,452	75,458	(11,006)	5-35
Water Transport	198,267	188,627*	9,640	5-39
Rail Freight Transport	194,326	417,023	(222,697)	5-46
Rail Passenger Transport	693,318	614,931	78,387	5-53
	1,190,258	1,387,484	(197,226)	
Non-Budgetary				
Water Transport Investment in CN	13,226	69,084	(55,858)	5-45
	1,203,484	1,456,568	(253,084)	
Authorized person-years	301	306	(5)	

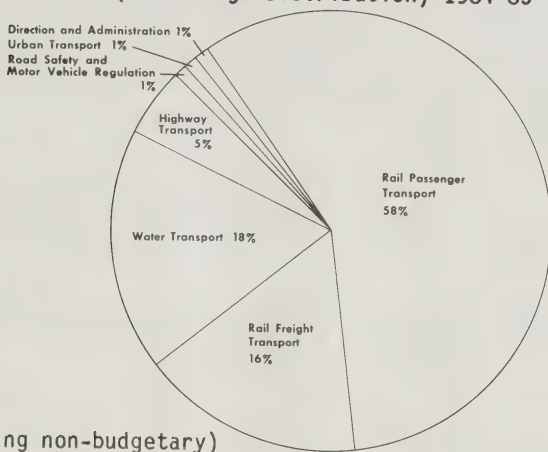
* Includes \$1.16 million for Northern Transportation Company Limited

The 1984-85 estimated expenditures of \$1.203 billion represent a net decrease of \$253.1 million or 17% below the 1983-84 forecast. Major items accounting for the change include:

- transfer of responsibility to the CTC for payments to the railways for losses incurred in the transportation of grain (Rail Freight Transport) (182.6)
- increase in payments to VIA Rail Canada for the operation of rail passenger services (\$28.8 million) and for acquisition and renovation of plant and equipment (\$37.2 million) (Rail Passenger Transport) 66.0
- decrease due to the completion of the current Urban Transportation Assistance Program (Urban Transport) (55.4)
- decrease in funds provided for the purchase of shares in CN to assist CN Marine in financing fixed asset acquisitions (Water Transport) (55.8)
- decrease in cash flow for highway construction payments (\$10.9 million) and to the Newfoundland and railway containerization program (\$19.0 million) (Highway Transport and Rail Freight Transport) (29.9)

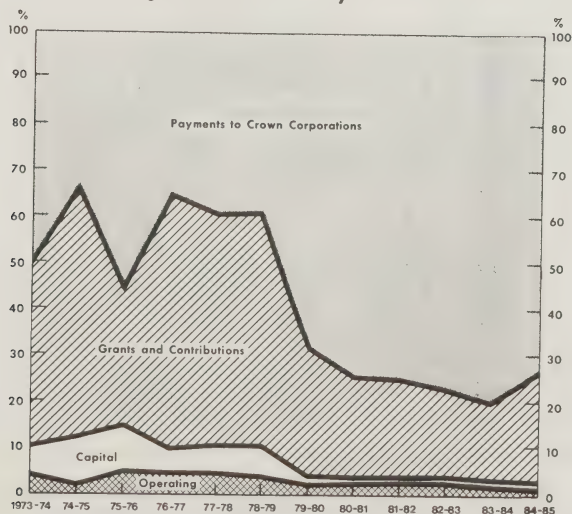
- decrease in payments under the branchline rehabilitation program, pending a review of priorities (Rail Freight Transport) (\$ million) (21.8)
- increase due to the commencement of grants for the Montreal commuter project (Rail Passenger Transport) 12.0

**Figure 2: Gross Expenditures by Activity
(Percentage Distribution) 1984-85**



(Including non-budgetary)

**Figure 3: Gross Expenditures by Expense Category
(Percentage Distribution)**



(Excluding non-budgetary)

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights of the Program's performance during 1983-84 are:

- The government's Western Transportation Initiative moved closer to resolution with the passage of the Western Grain Transportation Act (see page 5-18).
- Expenditures totalling \$327 million were made on regional transportation programs to revitalize the Newfoundland railway, improve potato distribution on Prince Edward Island, purchase 1380 additional hopper cars, continue the Prairie branch line rehabilitation program, assist highway construction and provide urban transportation assistance.
- Expenditures totalling \$129 million were approved under the government's Special Recovery Capital Projects Program for surface transportation projects during the period 1983-84 to 1985-86 (see page 5-17).
- Approval was obtained for VIA to construct maintenance facilities in Montreal, Toronto, Halifax and Winnipeg at a total estimated cost of \$305 million (see page 5-17).
- Forecast operating payments to VIA Rail Canada are \$110 million less than Main Estimates as a result of the 6 & 5 program, better management of equipment use and improved financial management (see page 5-19).

Highlights of the Program's performance during 1982-83 are:

- Actual financial requirements were \$352 million or 37% higher than originally outlined in the 1982-83 Main Estimates, due mainly to an expansion of financial support for rail transport. This arose from the government's Western Transportation Initiative and greater-than-originally-projected operating subsidies for VIA Rail Canada Inc. (see pages 5-13, 5-18 and 5-19).
- Although operating subsidy payments to VIA were greater than forecast in the 1982-83 Main Estimates, the rationalization of rail passenger services during 1981 and 1982 resulted in operating payments to VIA Rail Inc. that were an estimated \$41 million lower than would otherwise have been the case. This helped the government to increase its capital funding to VIA Rail Inc. to \$130 million during 1982-83 and \$160 million in 1983-84 (see page 5-19).
- The following targets for road-safety and motor-vehicle-related programs were successfully achieved in 1982-83:

- traffic fatalities were reduced to 2.3 per 100 million kilometres (see page 5-21);
- fuel consumption for 1983 model cars sold in Canada averaged 8.3 L/100 km. The original target was 9 L/100 km (see page 5-22).

2. Review of 1982-83 Financial Performance

Figure 4: Financial Requirements by Activity (\$000)

	Actual 1982-83	Main Estimates 1982-83*	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Direction and Administration	10,217	9,474	743
Urban Transport	53,916	54,705	(789)
Road Safety and			
Motor Vehicle Regulation	11,626	10,473	1,153
Highway Transport	40,951	1,340	39,611
Water Transport	184,216	188,047	(3,831)
Rail Freight Transport	339,627	130,526	209,101
Rail Passenger Transport	604,656	507,635	97,021
	1,245,209	902,200	343,009
Non-Budgetary			
Water Transport			
Investments In CN	47,368	38,400	8,968
	1,292,577	940,600	351,977
Person-Years	308	296	12

*The Main Estimates figures have been restated to conform with the revised break-out by activity adopted for 1984-85. For further details see Section III, page 5-65.

The difference between actual expenditures and the Main Estimates results mainly from the following major items approved by Supplementary Estimates:

- contribution payments to the railways for revenue losses incurred from the transportation of grain (\$130.4 million) and purchase of hopper cars for transporting grain (\$81 million) (Rail Freight Transport) 211.4
- increase in operating and labour assistance payments to VIA Rail Canada of \$106 million, less a decrease in capital payments of \$8 million (Rail Passenger Transport) 98.0
- commencement of Phase II highway strengthening and improvement programs in the Atlantic provinces (\$26.2 million) and transfer of highway subsidy programs from the Department of Regional Economic Expansion (\$13.1 million) (Highway Transport) 39.3

(\$ millions)

C. Background

1. Introduction

The Surface Transportation Program discharges the federal government's responsibilities for urban, highway, water, rail freight and rail passenger transportation and for road safety and motor vehicle regulation. Because of the pervasive influence of transportation on the economy, there is considerable liaison with provincial governments and other federal government departments, such as the Departments of Energy, Mines and Resources, Environment and Public Works, which have particular transportation responsibilities. Crown corporations (CN, VIA and CN Marine) play a crucial role in providing surface transportation services. As well, the operations and funding of this Program are significantly affected by the economic and technical regulation of surface transportation by the Canadian Transport Commission.

The Program has regulatory responsibilities only in motor vehicle and tire safety, exhaust emissions and fuel consumption. Its single major operations facility is the motor vehicle test centre at Blainville, Quebec. The Surface Program has a minor capital responsibility arising from the ownership of four ferry terminals and four ships. Rather than operate facilities and provide services directly, it contracts for certain transportation services (e.g. rail passenger, ferry and coastal shipping) and makes significant contributions for the transportation of grain by rail, improvements to highway networks, and safer railway crossings.

2. Legal Mandate

The principal acts governing Program undertakings are the National Transportation Act (Parts III and IV), the Railway Act, the Canadian National Railways Act, the Motor Vehicle Transport Act, the Motor Vehicle Safety Act, the Motor Vehicle Tire Safety Act, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act and the Railway Relocation and Crossing Act. The provision of certain ferry services is also part of the Minister's mandate as required under Sections 31 and 32 of the Terms of Union with Newfoundland and the terms under which Prince Edward Island entered Confederation.

3. Program Objective

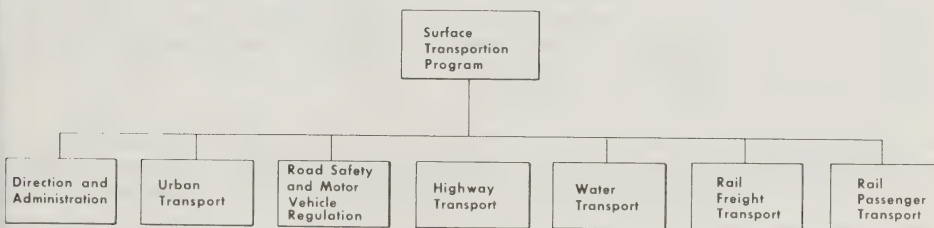
The Surface Transportation Program attends to the development and operation of a safe and efficient national surface transportation system that contributes to the achievement of government objectives, and operates specific elements of this system.

In addition, the Program has sub-objectives that address safety, efficiency, equity and accessibility in the transportation system and support the federal government's social and economic objectives.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The activity structure is being changed, effective April 1, 1984. Two new activities, Road Safety and Motor Vehicle Regulation and Rail Passenger Transport, have been created from part of the former Highway Transport and part of the former Railway Transport activities. The balance of the Railway Transport activity has been combined with the former Grain Transport activity to create a new activity called Rail Freight Transport (Figure 5). The new structure is used to present the financial plan for 1984-85, along with the financial forecasts for 1983-84, and to report on actual financial performance for 1982-83. As a result, the 1982-83 financial plan as originally presented in that year's Main Estimates has been restated in terms of the new activity structure. (Figure 54, page 5-65, provides a comparison of the restated to the original break-out of the 1982-83 Main Estimates financial plan by activity.)

Figure 5: Activity Structure



Organization Structure: Each activity is the responsibility of a single Director General. Each Director General reports to the Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, who in turn reports to the Deputy Minister of Transport.

D. Planning Perspective

1. Environment

The Surface Program has grown significantly over the past 10 years in response to specific modal and regional problems. Major contributors to the growth in expenditures have been the rail passenger program (following the transfer of responsibility for administering rail passenger subsidies from the Canadian Transport Commission to Transport Canada), the increased costs to provide ferry services in Eastern Canada and assistance to the transportation of grain and construction of highways.

The Program experienced further temporary growth in 1982-83 and 1983-84 due to transitional arrangements related to implementation of the government's Western Transportation Initiative. The transitional arrangements consisted of interim payments to CN and CP for losses incurred in the transportation of grain. With the passage of the Western Grain Transportation Act, payment responsibilities have been assumed by the Canadian Transport Commission.

Decisions by the federal government on transport policy directly affect the level of resources employed by the Surface Program. Conversely, decisions on the nature and level of funding directly affect the levels of service provided and the ability of the Program to meet its other transport objectives.

Low real growth in the Gross National Product and in personal income have reduced traffic growth for all modes. Technological and other productivity increases are unable to entirely offset major increases in operating costs.

Public pressure continues in safety-related areas. The provinces, industry, road safety associations and consumer groups rely heavily on the federal government as the necessary catalyst to undertake and coordinate national safety initiatives. Similarly, in the past few years, emphasis has been on energy matters.

2. New Initiatives

Special Recovery Capital Projects Program: As part of this program, announced in the April 19, 1983 federal budget, funding was approved for \$129 million in Surface Program expenditures commencing in 1983-84. Of this total, approximately \$54 million is expected to be spent in 1984-85. Major program expenditures relate to highway construction projects, grade separation projects, and VIA Rail Canada station improvements.

Figure 6: Expenditures on Special Recovery Capital Projects by Activity (\$000)

	1983-84	1984-85	Future Years	Total
	\$	\$	\$	\$
Urban Transportation	7,650	11,250	2,350	21,250
Highway Transport	19,448	29,932	27,920	77,300
Rail Freight Transport	483	-	-	483
Rail Passenger Transport	8,400	13,100	8,400	29,900
	35,981	54,282	38,670	128,933

VIA Rail Canada: A series of major initiatives is being taken to modernize services and to achieve better value for money. For example, approval has been received to provide funds to VIA for the construction of new maintenance facilities in Toronto at a total estimated cost of \$98.7 million. As well, preliminary approval has been received to fund a similar facility in Montreal at an estimated cost of \$146.9 million and facilities at Halifax and Winnipeg costing approximately \$32.6 million and \$27.5 million, respectively. The Montreal and Toronto facilities are required, in part, to accommodate the special maintenance needs of the new LRC equipment that VIA has purchased. Also, major infrastructure improvements are underway and will continue in 1984. VIA is also making managerial and operational changes and improvements in onboard services to provide more efficient and effective services from coast to coast. In addition, prototype train equipment for use on regional, light-density intercity and long-haul services is under development. VIA should be able to reduce operating costs substantially because of these initiatives.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Western Transportation Initiative: The government's decisions about a comprehensive policy dealing with Western Rail Transportation problems were presented to and enacted by Parliament as the Western Grain Transportation Act. It provides for:

- the compensation of railway companies for their legitimate costs of moving grain;
- a system of sharing the additional rail rates between grain shippers and the government, subject to a limitation (safety net) by which the rail grain rate may not exceed a percentage of the selling price of grain;
- the establishment of a Grain Transportation Agency and a Senior Grain Transportation Committee to promote improvements to system efficiency, to develop performance guarantees and to allocate cars;
- a special role for the CTC in respect of railway costing for grain, the administration of the government's payments to railways, the designation of grain-dependent branch lines, and the monitoring of railway capital investments, particularly on Prairie branch lines; and
- certain new responsibilities for the Minister of Transport related to determining the acceptability of railway capital investments, the imposition of holdbacks where investment is inadequate, and the acquisition and control of railway grain cars.

The Act also provides that, during the fiscal year 1984-85, a three-to five-member committee with the powers of commissioners under the Inquiries Act will prepare recommendations on the method of payment most conducive to grain transportation and agricultural development in Canada. The Committee report is to be tabled in Parliament by the Minister of Transport, who, during the 1985-86 crop year, also must complete a review in consultation with system participants dealing with several major issues as enumerated in the Western Grain Transportation Act. Additional legislative changes could result from the 1985-86 review.

In addition to the policy initiatives in the Act, the Western Transportation Initiative authorized the continuation of the hopper car and branch line rehabilitation programs. It was decided in 1983-84 to acquire an additional 3840 hopper cars at an estimated \$287 million during the period 1983-84 to 1985-86. As well, the government approved an additional \$372 million, increasing the funding limit to \$1.072 billion for the branch line rehabilitation program.

Rail Passenger Transport: The VIA service reductions implemented in November 1981 and September 1982 influenced performance in fiscal year 1982-83. It is estimated that subsidies would have been higher than the actual subsidies by \$41.2 million if the cutbacks had not been made. Capital investments partly funded from the cost savings have resulted mainly in the refurbishment of the existing VIA fleet, purchase of 10 additional LRC train sets and improvements to infrastructure. Annual government contributions to capital investment have increased from the 1981-82 base of \$89 million to a planned \$197.9 million in 1984-85. As well, substantial savings occurred in 1983-84 as a result of the 6 & 5 program, better management of equipment use, a new financial management structure and the implementation of a comprehensive management information system.

Water Transport: Renegotiation of the Tripartite Agreement with CN Marine and CN was completed toward the end of fiscal year 1983-84. This led to greater clarification of roles and responsibilities and improved management systems. In addition, a comprehensive audit of CN Marine has begun.

Atlantic Transportation: Evaluations of certain federal highway and rail programs in the Atlantic Provinces are still being pursued. No recommendation has been made on follow-ups to these programs.

4. Program Effectiveness

General: The federal government pursues its stated objectives for surface transportation mainly through the Program expenditures. This role is complicated because surface transportation includes three quite dissimilar modes of transport (railway, ferry and highway) and the federal government's jurisdiction varies within these three modes. Rail and interprovincial ferries are largely under federal jurisdiction, but the highway mode is primarily the responsibility of provincial governments.

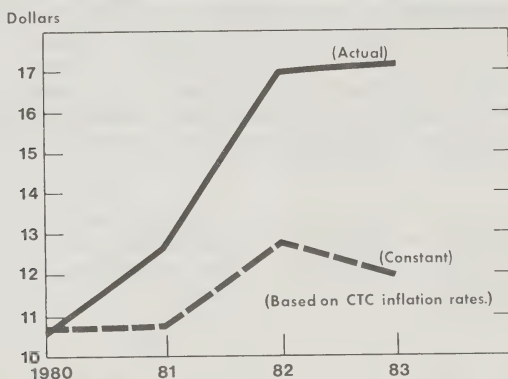
Because there are split jurisdictions and several non-quantifiable objectives, there are no comprehensive indicators of the extent to which the Program is "attending to the provision of a safe and efficient national surface transportation system". But there are specific measures of efficiency and safety for the major undertakings of the Surface Program, and together these can be used as a proxy for assessing overall Program effectiveness. These are presented in Figures 7 to 11, together with brief comments and cross references to greater detail in Section II, Analysis by Activity.

The Program meets its stated objectives in close cooperation with various other federal groups, with Crown Corporations, with other levels of government, and with industry. Thus changes in any of these measures of achievement cannot be attributed solely to the performance of the Program.

Efficiency: Two important indicators of the progress towards greater efficiency are the level of subsidies for rail passenger and ferry services.

Rail Passenger Program: One measure is the average level of federal subsidy per revenue passenger kilometre. This must be qualified because rail passenger services include a mixed service, from the relatively efficient inter-city services to those provided for access to remote areas. The latter are very poor financial performers but are provided to meet the basic transportation needs of the areas served. An improvement in the subsidy per revenue passenger kilometre (expressed in constant dollars) occurred in 1983 as a result of service changes and improvements in VIA's management of its resources.

Figure 7: Average Subsidy per Revenue Passenger Kilometre*

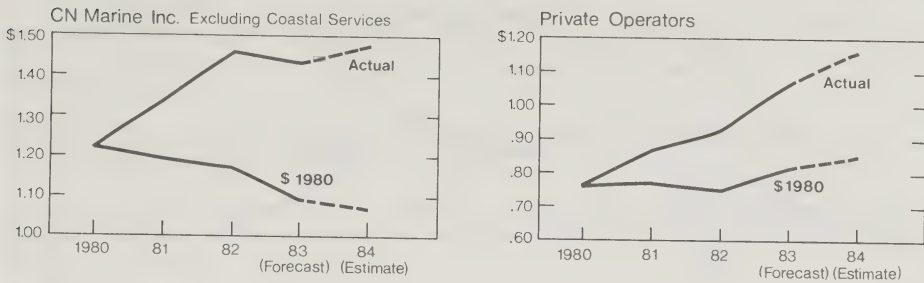


*A revenue passenger kilometre is defined as "the movement of a paying passenger the distance of one kilometre".

Ferry Subsidies: Figure 8 shows the trend in average subsidy payments for all ferry services to which the Surface Transportation Program contributes. Again, the need to improve access to remote communities and promote economic development must be taken into account. More details are provided on page 5-39.

The federal government meets its constitutional commitments to Prince Edward Island and Newfoundland through CN Marine. The company also runs two services across the Bay of Fundy on behalf of the federal government. Factors such as the scope of activities, the type of ships required, the operating environment and the level of service requested by government limit the value of comparisons with other operators.

Figure 8: Subsidy per Auto-Equivalent Nautical Miles of Capacity Offered

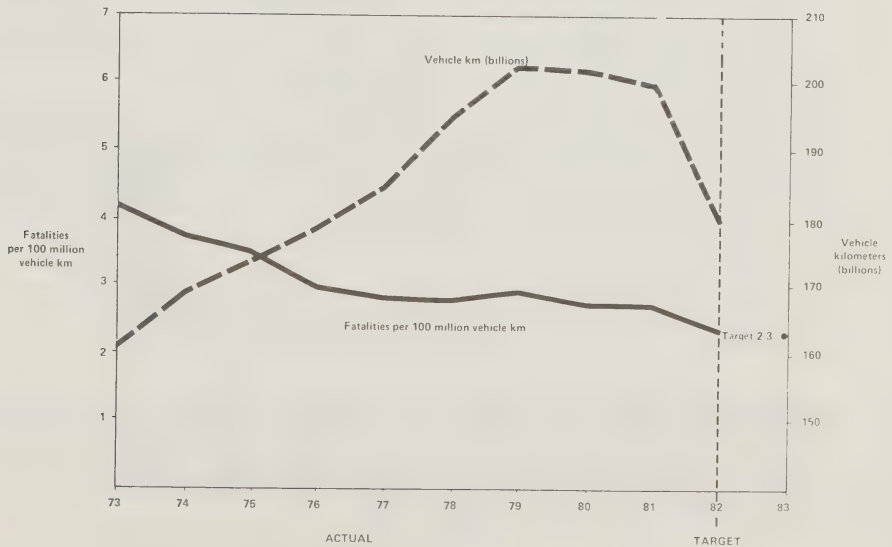


Note: Auto-equivalent nautical miles of capacity = Maximum Capacity of Vessel in auto-equivalent units X # of trips per vessel X crossing length in nautical miles.

Safety: The Program's major areas of emphasis are on motor vehicle and railway crossing safety.

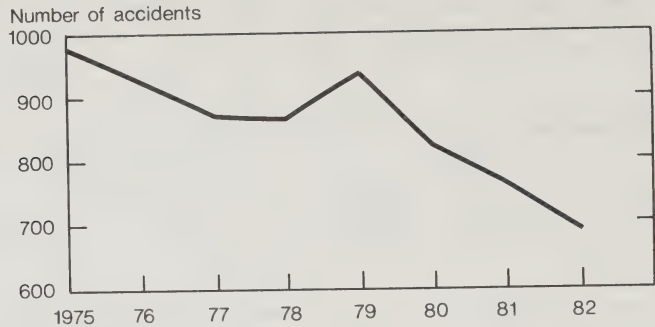
Motor Vehicle Safety: The Program has been participating with provincial governments and the automobile industry in complementary programs to reduce the road fatality rate. Figure 9 summarizes actual achievement and targets for this effort; more details are provided on page 5-32. The significant 1982 traffic fatality reductions were likely influenced by economic conditions as well as federal and provincial safety efforts.

Figure 9: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



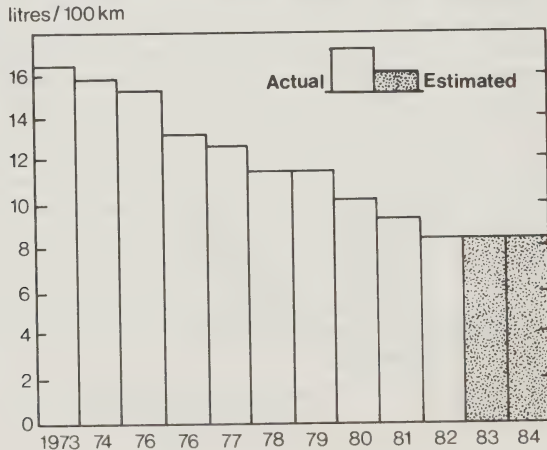
Railway Crossings: The Program contributes to the reduction of railway crossing accidents by providing financial assistance to the construction of grade separations. Details are on page 5-27.

Figure 10: Railway Crossing Accidents in Canada, 1975-1982



Fuel Consumption: The Program contributes to reducing the fuel consumption of motor vehicles by establishing and carefully monitoring voluntary fuel economy standards for new cars sold in Canada and by undertaking energy-related highway and motor vehicle R&D with industry and the provinces. Recent performance and future targets are presented in Figure 11 and explained in more detail on page 5-33.

Figure 11: Average Fuel Consumption of New Vehicle Sales (L/100 km)



Vehicle Emissions: The federal government program of vehicle exhaust emission standards and enforcement continues to reduce fleet-average emission levels as new vehicles replace old ones. Overall levels of emissions are estimated to have decreased 25 to 30% since 1973. Additional information is provided on page 5-33.

Section II

Analysis by Activity

A. Direction and Administration

Objectives

To provide timely and effective direction, policy analysis, financial and administrative services to the Program.

A specific related goal is to identify methods to improve intermodal and inter-governmental transportation planning, to more effectively meet the needs of Canada's regions.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of total Program expenditures and 11% of person years. More than 74% of the expenditures for this activity are contributions and statutory payments.

Figure 12: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Administrator and Deputy Administrator	459	6	1,801	8	(1,342)	(2)
Policy and Analysis	720	9	638	9	82	-
Planning, Finance, and Administration*	8,094	20	8,509	20	(415)	-
Total	9,273	35	10,948	37	(1,675)	(2)

* Includes contributions of \$6,890,000 for Newfoundland Pensions, Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge (1983-84 Forecast \$7,250,000).

1982-83 Financial Performance: No significant changes between 1982-83 planned and actual financial performance occurred, except for additional resources for studies and advertising related to the Crow issue.

Figure 13: 1982-83 Financial Performance (\$000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Office of the Administrator and Deputy Administrator	1,303	9	450	6	853	3
Policy and Analysis	520	8	633	9	(113)	(1)
Planning, Finance and Administration*	8,394	22	8,391	20	3	2
	10,217	39	9,474	35	743	4

*Includes contributions of \$ 7.1 million for Newfoundland Pensions, Intercolonial and P.E.I. Railways Employees' Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge (Main Estimates \$ 7.3 million)

Description

Office of the Administrator and Deputy Administrator: The office manages and controls the undertakings and resources of the Program and advises the Minister and Deputy Minister on surface transportation matters.

Policy and Analysis: The functions are to review, analyze and propose government and departmental policies affecting the Program.

Planning, Finance and Administration: The main responsibilities are to establish and maintain effective planning, evaluating, forecasting and controlling functions; to provide financial advice and guidance to management; to provide administrative and coordination services for the Program; to administer the use and maintenance of government rail cars; and to administer the contribution agreements between the federal government and the CNR related to the Supplementary Pensions for Newfoundland Employees, the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employee's Provident Fund and the Victoria Jubilee Bridge.

Performance Information/Resource Justification

Planning, Finance and Administration: The resources needed for the three contribution agreements between the federal government and the CNR and for the use and maintenance of the government rail car service total \$7,128,000 or 88% of the component's resources.

Supplementary Pensions - Newfoundland Employees: The Newfoundland government's railways and steamships services and a part of public telecommunications systems were entrusted to the Canadian National Railway Company for management and operation on April 1, 1949. Employees transferred were made subject to the Canadian National Railways' Pension Plan. The government of Newfoundland contributes towards costs, to the extent of its liability under the former Newfoundland pension plan based on service before Confederation. Canadian National Railway contributions cover the service of employees after April 1, 1949, in accordance with existing pension regulations. Beginning in 1954-55, the federal government assumed the balance of pension costs that were not payable by the other two parties.

The estimated cost to the federal government for 1984-85 is approximately \$1.7 million. After 1983, both the number of pensioners entering the plan and the federal government cost will increase by approximately 10% per year. There is no intake into the program, and so there will be an equal decline in the number of contributors.

Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund: This fund was established on April 1, 1907, under authority of the Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act. The object was to provide retirement or disability allowance to employees. The fund was closed to new entrants in August, 1929. An item has been included annually in the Estimates since 1921 to increase the minimum pension allowance. To improve the financial position of CNR and to reduce the apparent need for recapitalization, Cabinet in 1967 approved that responsibility for the Provident Fund deficit be assumed by the federal government.

The estimated deficit in the fund for 1984-85 is \$2.8 million.

Victoria Jubilee Bridge: On June 1, 1962, the federal government discontinued collection of tolls on the Victoria Bridge in Montreal. On January 31, 1963, the Minister of Transport entered into an agreement with CNR to provide compensation annually for the loss of net revenues derived through tolls and to reimburse it for annual maintenance and repair costs of the highway portion of the bridge. Figure 14 shows the estimated costs of maintenance and foregone revenues.

Figure 14: Payments to CNR for Maintenance and Foregone Revenues of the Victoria Bridge (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Foregone revenues	664	28	664	30	664	34
Maintenance costs	1,726	72	1,536	70	1,271	66
	2,390	100	2,200	100	1,935	100

Government Rail Cars: In 1959, the Department of Transport assumed responsibility for the administration of rail car service for members of the Royal Family, the Governor General, the Prime Minister, Cabinet ministers, foreign dignitaries visiting Canada, Parliamentary committees, or delegates on official business and, as provided under Section 292 of the Railway Act, for staff and officers of the Canadian Transport Commission. This service is provided through a government-owned, two-car unit for use by the Royal Family and the Governor General and one private rail car on loan from VIA Rail Canada Inc. for use by the Prime Minister and Cabinet ministers. Four person-years are directly involved in providing steward services.

Figure 15: Summary of Maintenance Costs for Government Rail Cars (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Personnel costs	121	51	114	51	121	61
Maintenance costs	117	49	111	49	77	39
	238	100	225	100	198	100

B. Urban Transport

Objectives

To improve the efficiency of the urban transportation system; to improve the standards of urban environmental quality and land use efficiency, to conserve energy, and to improve safety at railway crossings.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of the total 1984-85 Program expenditures and 1% of the total person-years. Approximately 98% of the funds for this activity are contributions.

Figure 16: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Payments for:						
Urban Transportation Assistance	-	-	55,400	-	(55,400)	-
Railway Relocations and Crossings	16,410	-	11,250	-	5,160	-
Policy and Administration	280	2	457	6	(177)	(4)
	16,690	2	67,107	6	(50,417)	(4)

1982-83 Financial Performance: There were no significant changes between actual and planned financial requirements. A minor change from the Main Estimates occurred because of a transfer of one project from Railway Relocations and Crossings to Urban Transportation Assistance.

Figure 17: 1982-83 Financial Performance (\$'000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Payments for:						
Urban Transportation Assistance	52,600	-	52,700	-	(100)	-
Railway Relocations and Crossings	1,027	-	1,554	-	(527)	-
Policy and Administration	289	6	451	6	(162)	-
	53,916	6	54,705	6	(789)	-

Description

Urban transportation is primarily a provincial and municipal government responsibility. This activity, therefore, includes the financial support the federal government plans to provide for Railway Relocation and Crossing Act projects during 1984-85 and the six-year Urban Transportation Assistance Program (UTAP). The current UTAP will be completed on March 31, 1984. UTAP provided \$230 million to the provinces for various urban transportation projects. Funds were allocated to the provinces on the basis of \$10 per capita (1976 census).

Performance Information/Resource Justification

Urban Transportation Assistance Program: Under the current program, due to expire March 31, 1984, some 200 projects have received final approval to Sept. 1, 1983. Federal contributions to these projects will total \$226.2 million.

Figure 18: Breakdown of Urban Transportation Assistance Program Projects

Type of Project	Number	UTAP Contribution (\$ millions)
Urban Transportation Projects	73	24.6
Commuter Rail Projects	1	28.0
Surface Metro Projects	1	3.7
Rail Relocation Studies	7	0.4
Rail Relocations	1	3.0
Rail Grade Separations	117	166.5
	200	226.2

The urban projects have consisted of bus purchases, improvements to maintenance facilities, bus shelters and radio communications systems for existing transit systems, as well as the buy-out of private companies to form a public system and even the establishment of a complete transit system (transit study, purchase of buses, construction of a stronger facility, bus shelters and signs, a bus terminal and radio communication system). Special vehicles for the handicapped have been purchased, pedestrian walkways built and traffic or transportation studies have been carried out. A large project for the upgrading of the commuter rail facilities in Montreal has required a UTAP contribution of \$30 million.

Railway Relocations and Crossings: Figure 19 details funding by type of project. Operation Lifesaver was a publicity program to warn drivers of the dangers at railway crossings.

Figure 19: Distribution of Railway Relocations and Crossings Payments (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Special Recovery Capital Projects Program	11,250	7,650	-
Regina Railway Relocation	5,160	1,200	-
Other Railway Relocation and Crossing Act Projects	-	2,325	952
Operation Lifesaver	-	75	75
	16,410	11,250	1,027

There are nine projects for grade separations in Ontario and New Brunswick included in the Special Recovery Capital Projects Program. The total federal contribution is \$21.25 million. The Regina Relocation Project has a total federal commitment of \$23.75 million, of which \$3 million has been provided under the Urban Transportation Assistance Program.

In grade separation projects, the removal of hazardous automobile and train level crossings invariably results in improved safety. The total number of accidents at level crossings in 1974 was 1,074 with 114 fatalities while in 1982 there were 697 accidents with 76 fatalities. The number of injuries in the period went from 664 to 357. Further decreases are expected in all categories for the 1983 calendar year despite a 25% increase in motor vehicle registration since 1975. Improved fatality rates at railway crossings are not solely attributed to grade separations improvements but are a result of other federal and provincial road safety programs as well.

C. Road Safety and Motor Vehicle Regulation

Objectives

To contribute to the reduction of deaths, injuries and property damage resulting from motor vehicle use through improved safety of motor vehicles; to contribute to a reduction in health impairment by reducing exhaust emission levels of new motor vehicles; and to contribute to energy conservation by reducing the average fuel consumption of new motor vehicles.

Specific related goals and initiatives are:

- to contribute to achieving fewer road fatalities during the period 1984-1988 than in 1979-1983, through improved vehicle and child restraint safety standards, increased safety information for the public, and cooperative programs with provincial governments to increase seat belt use and reduce impaired driving;
- to ensure new vehicles comply with the 1985 fuel consumption objective of 8.6 L/100 km, and to inform the public of fuel consumption ratings of all new cars on the Canadian market;
- to ensure new motor vehicles do not exceed vehicle emissions levels for hydrocarbons (2.0 grams/mile), carbon monoxide (25.0 grams/mile) and oxides of nitrogen (3.1 grams/mile).

Resource Summary

This activity accounts for approximately 1% of the total 1984-85 Program expenditures and 46% of the total person-years.

Figure 20: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates		Forecast		Change
	1984-85		1983-84		
	\$	P-Y	\$	P-Y	
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,932	138	13,390	139	542 (1)

Revenue is generated through the recovery of costs from industrial and other government users of the Motor Vehicle Test Centre and also from the disposition of capital acquisitions, such as vehicles, after testing is completed. This revenue, estimated at \$.3 million in 1984-85, is credited to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1982-83 Financial Performance: Actual financial requirements for 1982-83 were 11% higher than originally planned. This was to maintain minimum levels of service in compliance and motor vehicle defects investigations areas, particularly with respect to the Motor Vehicle Test Centre and accident investigation teams. The additional resources and person-years were reallocated from other areas of the Program and from a special government summer student employment program.

Figure 21: 1982-83 Financial Performance (\$'000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	11,626	145	10,473	131	1,153	14

Description

Although provincial governments have responsibility for the construction and operation of road systems, the federal government retains responsibility for the development, implementation and monitoring of policies and programs concerning:

- road safety research and safety standards for new motor vehicles and parts,
- fuel consumption, and
- vehicle emissions.

These responsibilities are administered by the following elements of the Road Safety and Motor Vehicle Directorate:

Organizational Element	Responsibilities
Traffic Safety Standards and Research	data bases and related national statistics; research; standards.
Vehicle Safety and Energy Operations	compliance with standards and provisions of the fuel economy program; public complaints of alleged defects and correction by manufacturers/importers.
Motor Vehicle Test Centre	vehicle test programs; outside client and industry programs for motor vehicle improvements.
Planning and Regional Operations	accident investigations; development and dissemination of technical information.

Performance Information/Resource Justification

Road Safety: Research and standards development activities will continue to focus on improving motor vehicle safety, with particular emphasis on occupant restraints, braking, vehicle lighting, and transportation for the disabled. Industry compliance with safety standards will require testing of approximately 100 vehicles (at the Motor Vehicle Test Centre) and 2,500 components, technical audits of 700 manufacturers/importers, investigation of 1,500 public complaints, and monitoring of recall campaigns. Approximately 1,000 detailed accident investigations will support research and standards development activities. Technical information on road and motor vehicle safety, fuel economy and emissions will be provided to Canadians.

Capital resources will be used to purchase vehicles used for compliance testing and to purchase/modify testing equipment for the Motor Vehicle Test Centre.

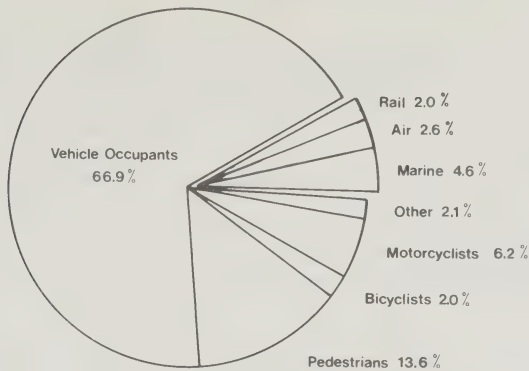
A contribution of \$147,000 will be made to the Roads and Transportation Association of Canada. This non-profit association of voluntary members (federal/provincial/municipal governments, carriers, manufacturers, consultants, etc.) deals with policy, economic and technical issues for all modes of transportation. Also, contributions for countermeasures research will be made to organizations, agencies, associations and institutions that conduct research, develop or evaluate studies of road safety problems or accident countermeasures affecting the road user, the vehicle or the roadway system.

As a result of Transport Canada's road safety programs, complementary provincial/territorial programs and industry efforts, Canada's road fatality rate was reduced by 31% from 1974 to 1978. Since 1978, program activities have continued to contribute to lower traffic fatality rates (see Figure 22), primarily through improved motor vehicle safety and identification of cost-effective safety measures subsequently implemented by other levels of government. Given that the 1982 traffic fatality reduction may turn out to have been an anomaly due largely to economic conditions, efforts will continue to improve motor vehicle safety and cooperate with provincial governments to forestall anticipated increases in traffic fatalities as the economy improves. As shown in Figure 23, the road system is still the scene of 90% of all transportation accidents.

Figure 22: Driver Fatalities in Relation to Kilometres Driven

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Population in millions	22.0	22.4	22.7	23.0	23.3	23.5	23.5	23.7	24.3	25.0	
Vehicle km in billions	161	169	174	179	185	194	200	203	216	181	ESTIMATE 222
Driver seat belt use	N.A.	N.A.	22%	N.A.	43%	36%	43%	36%	38%	46%	
Fatalities	6,706	6,290	6,061	5,307	5,253	5,426	5,751	5,459	5,370	4,169	
Fatalities per 100 million veh-km	4.2	3.7	3.5	3.0	2.8	2.8	2.9	2.7	2.5	2.3	TARGET 2.3

Figure 23: Fatality Percentage by Mode of Transportation from Data Received from the Provinces



Based on Approximations for 1980

Fuel Consumption: Canada now consumes about 3.2 million terajoules of petroleum annually. Approximately 30% is used by private automobiles and light trucks, and 15% by commercial transportation. In January 1976 the government announced an economy program directed primarily at privately operated passenger vehicles. Manufacturers agreed to voluntarily comply with this program. To define this program and monitor compliance by industry, the Surface Program has produced guidelines and standard test methods, audited manufacturers' data on consumption, analysed public complaints, and conducted surveys on vehicle labelling and the issuance of fuel consumption information to the public. As shown in Figure 24, this has contributed to annual reductions in the Canadian new car fleet average fuel consumption since 1973. To ensure the continuing improvement in motor vehicle fuel efficiency, Parliament passed the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act in 1982. Additional resources of \$225,000 and 3 person-years have been approved for 1984-85 to evaluate and develop proposed fuel consumption standards for the post-1985 period, establish improved data systems and draft supporting regulations.

Vehicle Emissions: Closely associated with efficient fuel consumption is the desired level of emissions produced by fuel-efficient vehicles. Standards for emissions of airborne pollutants have been developed in close liaison with the Departments of Environment and Energy, Mines and Resources, and other North American engineering and energy organizations. Vehicles are purchased each year - the number and variety depend on the degree of technological change - and they are tested against current consumption and/or emission standards. Socio-economic impact analyses are being conducted jointly with the Department of the Environment for proposed changes in exhaust emission standards for the post-1985 period.

Figure 25 shows the predicted rates of harmful emissions. This reflects the replacement of older vehicles with newer vehicles meeting current standards.

Figure 24: New Car Fleet Fuel Consumption Averages

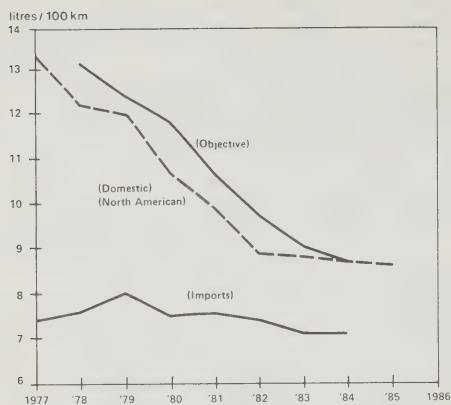
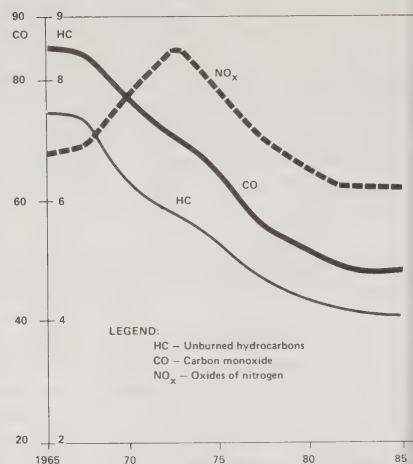


Figure 25: Predicted Average Automobile Emission Rates



Resource Requirements: Figure 26 provides a breakdown of activity expenditures and person-years by organizational unit.

Figure 26: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Standards & Research	1,400	34	1,341	34	59	-
Safety & Energy Operations	3,947	51	3,791	52	156	(1)
Motor Vehicle Test Centre	2,707	29	2,601	29	106	-
Planning & Regional Operations	5,878	24	5,657	24	221	-
	13,932	138	13,390	139	542	(1)

D. Highway Transport

Objectives

To promote the safe and efficient flow of people and goods by motor vehicles across provincial and international boundaries and to ensure the adequate provision and maintenance of a continuous highway network in Canada, nationally and regionally.

Specific related goals and initiatives are:

- to continue efforts with the provinces and industry to increase uniformity in regulations, to reduce or remove unnecessary regulations and to monitor and improve US/Canada trucking regulatory regimes;
- to administer the Federal/Provincial Primary Highway Strengthening/Improvement Program (Phase II) in the Atlantic Region where, in 1984-85, contributions of \$32.06 million will be made to support upgrading of links of the national primary highway network;
- to administer \$29.9 million that will be spent in providing assistance in Newfoundland and New Brunswick for road construction and improvement on selected highway and secondary roads under the government's Special Recovery Capital Projects Program; and
- to manage and co-ordinate a 3-year demonstration project on transportation of disabled travellers by Roadcruiser in Newfoundland.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 5% of the total 1984-85 Program expenditures and 7% of the total person-years.

Figure 27: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	23,000	-	18,000	-	5,000	-
Phase II of Newfoundland Program	9,060	-	15,540	-	(6,480)	-
General Development Agreements (DREE)	-	-	20,246	-	(20,246)	-
Special Recovery Program -						
Newfoundland	14,332	-	10,488 (1)	-	4,144	-
Special Recovery Program - New Brunswick	15,600	-	8,960	-	6,340	-
	61,992	-	73,234	-	(11,242)	-
Policy and Administration	2,460	22	2,224 (2)	22	236	-
	64,452	22	75,458	22	(11,006)	-

Note 1: Includes payment of \$300,000 to Terra Transport for renovations to Windsor bus terminal.

Note 2: Includes capital expenditures of \$200,000.

1982-83 Financial Performance: Figure 28 summarizes the major changes in financial requirements that occurred in 1982-83.

Figure 28: 1982-83 Financial Performance (\$000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Highway Construction Payments:						
Phase II of Maritime Program	14,089	-	-	-	14,089	-
Phase II of Newfoundland Program	12,100	-	-	-	12,100	-
General Development Agreements (DREE)	13,142	-	-	-	13,142	-
	39,331	-	-	-	39,331	-
Policy and Administration	1,620*	20	1,340	18	280	2
	40,951	20	1,340	18	39,611	2

*Includes a payment of \$236,000 related to Maritime bus Improvement.

Explanation of Change: The change is due to the following major program additions approved in 1982-83 Supplementary Estimates:

- implementation of Phase II of the highway strengthening and improvement program for the Maritime provinces (\$14.1 million) and Newfoundland (\$12.1 million); and
- transfer of the highway funding program under General Development Agreements with the provinces from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada (\$13.1 million).

Description

Payments for Highway Construction: The government enters into cost-sharing agreements with the provinces for the strengthening and improvement of primary and other selected highways. Highway construction programs provide such benefits as improved safety, increased capacity, reduced user costs, higher vehicle load limits, and reduced travel times.

Policy and Administration: This component contains the resources required to develop, implement and monitor policies and programs pertaining to highway construction and motor carrier operations. Responsibilities include negotiating and administering highway construction agreements and conducting engineering and economic evaluations of highway programs. Responsibility for the regulation of extra-provincial motor carrier operations has been delegated to the provinces under the Motor Vehicle Transport Act. The Highway Transport Directorate is responsible for promoting uniform provincial regulations and developing federal policies to ensure that such regulations do not impede efficient, effective inter-provincial and international trucking and bus operations.

Performance Information/Resource Justification

Highways Development: A second phase of the highway strengthening/improvement program was approved by Cabinet in 1982 for the three Maritime provinces (New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island). This involves an expenditure of \$84 million, of which \$23 million is estimated for 1984-85. A similar phase II program was approved in that year for Newfoundland, where the federal outlay will amount to \$36 million, of which \$9.06 million is estimated for 1984-85. The current program in Newfoundland runs for three years (1982-83 to 1984-85) and the agreements with the Maritime provinces last for five years (1982-83 to 1986-87). Between 1977 and 1982, \$100 million in federal funds was disbursed for phase I of the same program in the four Atlantic provinces.

Highway programs under General Development Agreements with the provinces, transferred from the Department of Regional Economic Expansion to Transport Canada in 1982, involved the completion of the upgrading and construction of roads in British Columbia, New Brunswick and Quebec.

Additional highway funding programs under the Special Recovery Capital Projects Program for road construction and improvement activities on selected highways and secondary roads in New Brunswick and Newfoundland were approved by Cabinet in 1983-84. Both programs run for three years (1983-84 to 1985-86) and will involve total federal expenditures of \$35 million in Newfoundland and \$42 million in New Brunswick during the agreement period.

Figure 29: Contributions to Primary Highways Strengthening Program by Province (\$000)

		To 1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	Forecast 1983-84	Total
		(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)	(\$000)
B.C.	(1)	6,401	3,599	2,500	-	-	-	-	-	12,500
	(3)	-	-	-	-	-	-	704	-	704
Alta.	(1)	7,500	2,500	2,500	-	-	-	-	-	12,500
	(2)	20,194	8,048	9,205	5,885	-	-	-	-	43,332
Sask.	(1)	7,500	2,500	2,434	2,500	7,500	-	-	-	22,434
	(2)	17,978	8,310	8,734	5,554	-	-	-	-	40,576
Man.	(1)	6,435	2,500	1,378	6,158	-	-	-	-	16,471
	(2)	26,105	12,088	13,889	8,102	-	-	-	-	60,184
Que.	(3)	-	-	-	-	-	-	10,851	19,811	30,662
N.S.	(2)	-	5,175	10,254	15,049	1,522	-	6,892	8,200	47,092
N.B.	(2)	-	850	4,449	8,360	9,661	7,681	5,747	8,000	44,748
	(3)	-	-	-	-	-	-	1,587	435	2,022
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	8,960	8,960
P.E.I.	(2)	-	423	2,242	2,989	1,346	-	1,449	1,800	10,249
Nfld.	(2)	-	-	9,805	15,984	3,628	583	12,100	15,540	57,640
	(4)	-	-	-	-	-	-	-	10,188	10,188
Total (\$000)		92,113	45,993	67,390	70,581	23,657	8,264	39,330	72,934	420,262

- (1) Prairie Northland Highway Program
- (2) Primary Highway Strengthening/Improvement Plan
- (3) Other Highway Funding Programs (transferred from DREE)
- (4) Special Recovery Capital Projects Program (SRCPP)

NOTE: Records are not maintained at Transport Canada to indicate the accumulated mileage/kilometres of highway improvements. In some cases, for example final paving, projects represent the final step on projects not implemented under the Program. Likewise some grading projects implemented as part of the Programs will not be completed due to time and financial constraints. Results of the Atlantic highways strengthening programs to date are as follows:

- N.S. 197.8 km of grading, structures, interchanges and stabilization; 440.2 km of final paving of main highways, interchange ramps, connectors, etc.; including construction of five bridges and improvements to one other; widening of one overpass and one interchange.
- N.B. 130.9 km of grading; 201.1 km of paving; 15.2 km of clearing; and fifteen structures (three bridges, one interchange and eleven overpasses/underpasses).
- P.E.I. 63.4 km of rehabilitation and paving; two structures (bridges and approaches).
- NFLD. 240.7 km of reconstruction and paving; 246.8 km of grading; 70 km of cutting; provision of two structures and improvements to four others.

E. Water Transport

Objective

To attend to the development and operation of safe, efficient, and adequate coastal steamship and ferry services in accordance with commitments made under the Terms of Confederation with P.E.I. and the Terms of Union with Newfoundland and the responsibilities accepted on the basis of government policy decisions.

Specific related initiatives for 1984-85 are:

- to maintain existing service levels and to strive for improved performance by operators;
- to limit growth in subsidy requirements by better contracting processes and tighter control of costs; and
- to negotiate changes in the arrangements under which ferry support payments are made to Newfoundland and Quebec.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 18% of the total 1984-85 Program expenditures and 9% of total person-years. Grants, contributions and payments to CN Marine for ferry and coastal shipping services make up 99% of the activity's expenditures.

Figure 30: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Budgetary						
Payments In respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	19,500	-	18,558	-	942	-
Private Operators	11,310	-	9,294	-	2,016	-
CN Marine	164,707	-	156,864	-	7,843	-
Northern Transportation Company Limited*	-	-	1,160	-	(1,160)	-
	195,517	-	185,876	-	9,641	-
Policy and Administration	2,750	27	2,751	27	(1)	-
Total	198,267	27	188,627	27	9,640	-
Non-Budgetary						
Share Purchase in CN	13,226	-	69,084	-	(55,858)	-

*Resources and responsibility for the Keewatin Resupply Operation provided by Northern Transportation Company Limited will be transferred to the Marine Program for 1984-85 and beyond.

Revenue is generated through the annual chartering of four vessels owned by Transport Canada. This revenue, estimated at \$1 million in 1984-85, is credited directly to the Consolidated Revenue Fund and is not available for use by the activity.

1982-83 Financial Performance: Figure 31 shows the variations that occurred between actual and planned budgetary and non-budgetary expenditures for 1982-83. Over-all, financial requirements were 2% higher than originally anticipated.

Figure 31: 1982-83 Financial Performance (\$000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Budgetary						
Payments in respect of ferry and coastal shipping services operated by:						
Provinces	16,972	-	16,731	-	241	-
Private Operators	11,256	-	15,077	-	(3,821)	-
CN Marine	153,063	-	152,872	-	191	-
Northern Transportation Company Limited	1,143	-	400	-	743	-
	182,434	-	185,080	-	(2,646)	-
Policy and Administration*	1,782	26	2,967	27	(1,185)	(1)
Total	184,216	26	188,047	27	(3,831)	(1)
Non-Budgetary						
Share Purchase in CN	47,368	-	38,400	-	8,968	-

*Includes capital expenditures of \$310,000 (Main Estimates \$932,000)

Explanation of Change: Cash requirements for CN share purchases exceeded original projections because of an acceleration in payments for the construction of the new Gulfspan vessel. Payments to private operators were less than originally forecast because the government bought out of an agreement it had with one of the operators (Newfoundland Steamships Limited). In addition, savings of approximately \$4 million occurred in 1982-83 compared to 1981-82 as a result of productivity improvements, the reduction of ports of call within the Newfoundland coastal service, and changes in the North Sydney - Argentia service from a two- to a one-vessel operation.

Description

Payments for Ferry and Coastal Shipping Services: The federal policy limits eligibility for water transport financial assistance to constitutional services, alternatives to constitutional services, Newfoundland coastal services, services offering special development opportunities and services to remote communities. Constitutional services are ferry services that the federal government must support under the Terms of Union with Newfoundland and the Terms of Confederation with Prince Edward Island. The recipients of financial assistance under this policy are:

- Newfoundland, Quebec and British Columbia;
- five private operators of ferry services on the East Coast; and
- CN Marine Inc. (and its parent Canadian National), operator of five passenger and highway vehicle ferry services, two rail car ferry services in the Atlantic provinces, and the Newfoundland coastal service.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of water transportation assistance and associated services subsidized by the federal government. Responsibilities include setting levels of service for subsidized water transport, negotiating and monitoring performance against operating contracts with CN Marine Inc., its parent CN, and private operators of ferry services, negotiating agreements with provincial governments for shared-cost ferry services and ensuring a proper federal input to inter- and intra-provincial ferry and other coastal water services.

Performance Information/Resource Justification

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Provinces: In return for a commitment by the Provinces of Newfoundland and Quebec to provide adequate services in specific areas and by British Columbia to ensure adequate passenger and cargo services on the West Coast generally, the Department of Transport pays annual grants to the three provincial governments. Each subsidy is modified annually to reflect changes in the Consumer Price Index in the cities of Vancouver, St. John's and Quebec City, respectively. Figure 32 shows the payments made, or to be made.

Figure 32: Grants to the provinces (\$000)

	1981-82 Actual	1982-83 Actual	1983-84 Forecast	1984-85 Estimates
British Columbia	11,011	12,542	13,684	14,380
Newfoundland	1,737	1,958	2,140	2,247
Quebec	2,198	2,472	2,734	2,873
Total	14,946	16,972	18,558	19,500

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to Private Operators:

Subsidy payments are made to private operators to supply ferry and coastal passenger and freight services. All of the ferry services in this category are inter-provincial except the Black's Harbour/Grand Manan service in New Brunswick and the Placentia Bay service in Newfoundland. Figure 33 shows subsidy payments for the acquisition of ferry services from private carriers.

Figure 33: Subsidy Payments for the Acquisition of Ferry Services from Private Carriers

Service	Estimates 1984-85			Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
				(\$000)			
Private Carriers							
Woods Islands, P.E.I./ Caribou, N.S. (Northumberland Ferries Ltd.)	9,872	3,182	6,690	67.7	66.5	63.6	65.9
St Barbe, Nfld/ Blanc Sablon, P.Q. (Northern Cruiser Ltd.)	1,383	533	850	61.5	55.5	56.8	60.3
Souris, P.E.I./ Cap-aux-Meules, P.Q. (C.T.M.A.)	4,565	2,237	2,328	51.2	50.5	49.4	49.7
Black's Harbour, N.B./ North Head, N.B. (Coastal Transport Ltd.)	848	589	259	30.5	32.2	33.7	32.7
Argentia, Petite Forte, South East Bight and Little Paradise in Placentia Bay (Puddister Trading Co. Ltd.).	510	20	490	96.1	95.5	95.0	0
Montreal, P.Q. to Corner* Brook/St. John's, Nfld. Cargo Service (Newfoundland Steamship Limited)	0	0	0	0	0	0	18.0
Unallocated	693	0	693	N/A	N/A	N/A	N/A
Total	17,871	6,561	11,310	-	-	-	-

*Subsidy discontinued in 1981-82

Ferry and Coastal Shipping Services - Payments to CN Marine and CN: Since January 1, 1979, CN Marine Inc. has provided ferry and coastal shipping services under operating contracts with the Department of Transport. The department also has contracts with CN for a subsidy to offset charges by CN Marine Inc. for the carriage of rail cars by ferry between the mainland and the provinces of Prince Edward Island and Newfoundland. These contracts are renegotiated annually, subject to the terms and conditions of the Tripartite Agreement between Transport Canada, CN and CN Marine Inc. which has recently been reviewed.

The operating contracts are by calendar year to correspond with the companies' fiscal year. Figure 34 shows the allocation of planned 1984-85 payments by calendar year.

Figure 34: Allocation of Planned 1984-85 Payments to CN Marine Inc. and CN by Calendar Year (\$000)

1984 calendar year	
Forecasted payments	162,707
Less funding provided from previous years' appropriation	<u>40,536</u>
	122,171
1985 calendar year	
Provision for first quarter	42,536
	<u>164,707</u>

Figure 35 outlines the basis used to arrive at the level of payments to CN Marine Inc. and CN for calendar year 1984. Figure 36 details these payments by ferry service offered.

Figure 35: Basis for Payments to CN Marine Inc. and CN (by calendar year in \$000)

	Forecast 1984	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
Operating expenses	156,437	145,826	146,372	138,719
Depreciation	12,100	11,400	8,517	8,464
Administration and other unallocated items	19,800	18,888	16,725	16,833
Total expenses	188,337	176,114	171,614	164,016
Profit allowance	20,000	20,400	16,507	9,313
Total eligible costs	208,337	196,514	188,121	173,329
Revenues from users	45,130	42,179	37,451	34,255
Interest income	500	800	1,888	1,974
Federal government payments	162,707	153,535	148,782	137,100*

* In 1982 a payment of \$5.9 million was made to cover the cost of living adjustment (COLA) clauses for the employees of the above companies. These payments pertained to the 1981 operating year but were not determinable until 1982. These payments are not reflected in the numbers presented here.

**Figure 36: Payments to CN Marine Inc. and CN by Ferry Service
(calendar year)**

Ferry Service	Forecast 1984			Forecast 1984	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
	Eligible Costs	Revenues	Amount of Subsidy	Federal Subsidy Level			
	(\$000)			(%)			
North Sydney/Port-aux-Basques							
- Water	59,166	13,608	45,558	77.0	77.2	78.5	78.0
- Rail	25,341	4,189	21,152	83.5	83.5	88.5	91.9
North Sydney/Argentia	8,794	2,286	6,508	74.0	74.2	78.1	77.3
Newfoundland Coastal	42,159	3,109	39,050	92.6	92.6	93.1	92.7
Tormentine/Borden							
- Water	36,302	7,015	29,287	80.7	80.7	78.8	77.7
- Rail	3,448	194	3,254	94.4	95.2	95.6	95.3
Digby/Saint John	16,475	6,712	9,763	59.3	57.7	47.0	53.0
Yarmouth/Bar Harbor *	16,152	8,017	8,135	50.4	50.2	38.8	38.2
Yarmouth/Portland *	0	0	0	0	0	77.0	80.4
Interest	500	500	0	0	0	0	0
Total	208,337	45,630	162,707	-	-	-	-

* The Yarmouth/Portland service was terminated on December 31, 1982, and the Yarmouth/Bar Harbour Service was extended to a year round from a summer-only service. It is estimated that savings of approximately \$2.5 million will be realized in 1983-84.

CN Share Purchase (non-budgetary): A \$164.8 million fund has been established to finance fixed asset acquisitions by CN Marine Inc. The original balance of the fund, created under the Tripartite Agreement, has been increased during 1983-84 by \$21.7 million; \$6.7 million is an allowance for inflation relative to funds not drawn in accordance with the original plan, and the other \$15 million represents a contribution towards the Gulfspan vessel project from the Department of Regional Industrial Expansion. Under the terms of the Agreement, the Government of Canada purchases shares in CN, who, in turn, must apply the funds to purchase shares in its subsidiary, CN Marine Inc.

Most of the current capital funds are being used by CN Marine to acquire a new ferry (the Gulfspan vessel project). The remaining \$13.2 million in the fund will likely be drawn down during 1984-85. After that, it is expected that CN Marine Inc. will finance its capital acquisitions through retained earnings or funds provided by CN.

F. Rail Freight Transport

Objectives

To contribute to the development and operation of a safe, efficient, and adequate national rail freight and grain transportation system that contributes to the achievement of government objectives.

Specific related goals and initiatives are:

- to ensure the provision of adequate rail capacity throughout the country, especially in Western Canada through the implementation of the government's Western Transportation Initiative;
- to assist in increasing the capacity of the grain handling and transportation system to handle, by 1985-86, a 50% increase in exports (to 30 million tonnes) from 1979-80 levels through the lease or purchase of hopper cars;
- to manage the rehabilitation of branch lines in the basic rail network approved by Governor-in-Council, to permit cars with a gross weight of 100,000 kg to travel at an average of 50 km/h throughout the year;
- to selectively monitor rail freight transport in Canada and, where necessary, to implement policies and programs, such as the special rail freight programs for Prince Edward Island and Newfoundland, to ensure an adequate level of railway services across the country.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 16% of total Program expenditures for 1984-85 and 18% of total person-years. Most of the expenditures (96%) are contributions to railway companies for the costs of rehabilitating prairie branch railway lines and to the Canadian Wheat Board for the leasing and purchase of grain hopper cars.

Figure 37: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Grain transportation support						
Branch line rehabilitation*	71,350	-	93,200	-	(21,850)	-
Acquisition of hopper cars	95,900	-	89,600	-	6,300	-
Leasing of hopper cars	17,718	-	22,718	-	(5,000)	-
	184,968	-	205,518	-	(20,550)	-
Compensation to Railways for losses incurred on grain transportation	-	-	182,600	-	(182,600)	-
Freight development - Nfld railway containerization	4,000	-	23,000	-	(19,000)	-
Other freight development	-	-	1,603	-	(1,603)	-
Policy, planning and administration	3,478	34	2,781	35	697	(1)
Office of the Grain Transportation Coordinator	1,880	20	1,521	18	359	2
	194,326	54	417,023	53	(222,697)	1

* Branch Line Rehabilitation: In 1983-84 the government increased total program funding by \$372 million to \$1.072 billion. There is a decrease between the 1983-84 forecast and 1984-85 Estimates pending government direction on priorities for rehabilitation work.

The activity has three sources of revenues, estimated to total \$1 million in 1985, that are credited directly to the Consolidated Revenue Fund and are not available for use by the activity.

Branch Line Rehabilitation Program equipment may be rented to the Railways when not required for rehabilitation work. Another source of revenue is the interest paid by the railways to the government for rehabilitation program funds advanced quarterly and not used at the end of each month. The third source of revenue comes from the rental of grain hopper cars to the railways for the winter grain movement when not required for the transportation of grain in western Canada.

1982-83 Financial Performance: Figure 38 shows the major components of expenditures.

Figure 38: 1982-83 Financial Performance (\$'000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Grain Transportation Support						
Branch Line Rehabilitation	84,700	-	84,700	-	-	-
Acquisition of hopper cars	80,726	-	-	-	80,726	-
Leasing of hopper cars	18,336	-	12,000	-	6,336	-
	183,762	-	96,700	-	87,062	-
Compensation to Railways for losses incurred on grain transportation	130,400	-	-	-	130,400	-
Freight development - Nfld railway containerization	21,783	-	29,000	-	(7,217)	-
Other freight development	389	-	-	-	389	-
Policy, planning and administration	2,201	36	3,296	37	(1,095)	(1)
Office of the Grain Transportation Coordinator	1,092	19	1,530	20	(438)	(1)
	339,627	55	130,526	57	209,101	(2)

Explanation of change: The following major program expenditures were approved in Supplementary Estimates:

- interim payments to the railways related to losses incurred in the transportation of grain (\$130.4 million);
- additional hopper car purchases (\$80.7 million);
- increased cost for the leasing of hopper cars (\$6.3 million).

As well, expenditures on the Newfoundland Railway Containerization Program were less than originally forecast because fewer projects were completed than expected and payments under the Employee Assistance Program were less than forecast.

Description

Payments for Grain Transportation: Financial support for the transportation of grain is provided under the Branch Line Rehabilitation and Hopper Car programs. The objective is to assist in increasing the capacity of the grain transportation and handling system to achieve exports of 30 million tonnes by 1985-86. These programs form part of the government's Western Transportation Initiative.

Branch Line Rehabilitation Program: This program intends to improve the branch line system in Western Canada in order to permit the movement of railway cars with a gross weight of 100,000 kg at 50 km/h, generally year-round. Work is restricted to grain-dependent lines in the permanent network plus the line to Churchill.

Hopper Car Program: Contributions are provided to the Canadian Wheat Board for the purchase and leasing of hopper cars to assist in transporting grain to markets.

Compensation to Railways for Losses Incurred in the Transportation of Grain: As part of its Western Transportation Initiative, the federal government entered into agreements with CN and CP to compensate the railways for losses incurred in the transportation of grain during the 1982-83 crop year. These payments were an interim arrangement pending the proclamation of the Western Grain Transportation Act. In return, the railways have made commitments with respect to their capital investment programs. Statutory payments for such losses are to be administered by the CTC under the Act.

Freight Development - Newfoundland Railway Containerization: This five-year, \$67-million program commenced in 1980-81. Its primary objective is to revitalize the Newfoundland railway, to determine the role that the railway should play in the overall transportation system. The program will develop, test and evaluate a fully operational container-based railway. Funds have been allocated for the purchase of containers, the placement of modern container loading equipment at key distribution points and the purchase of appropriate narrow-gauge railway equipment including flatbed cars and yard equipment, to permit effective interlining with the marine and trucking modes.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required for establishing and administering policies, plans and programs for all aspects of rail freight assistance and associated services provided by the Program. Responsibilities include advising the government on all matters concerning rail freight and grain movement and handling, assessing the commercial viability of the railway system, monitoring railway services and freight rates, assessing railway technology and energy efficiency, evaluating government programs and projects, providing advice on subsidies and legislative proposals, and advising the Minister on the disposition of certain lands of the Canadian Government Railways, which was a group of government owned railway companies that became part of the Canadian National Railway.

Office of the Grain Transportation Co-ordinator: The main office is in Winnipeg, with a branch office in Edmonton. It monitors and co-ordinates grain movements and allocates grain cars between the Canadian Wheat Board and the private grain trade. It also conducts studies to determine grain transportation requirements, and it recommends on how to secure the co-operation and participation of the industries that provide the required transportation and handling services and facilities so that Prairie grain moves to domestic consumption and export centres promptly and efficiently. Under the Western Grain Transportation Act, the responsibilities of the Co-ordinator will be transferred to the new Grain Transportation Agency.

Performance Information/Resource Justification

Grain Transportation Support: The two major undertakings to ensure adequate movement of grain are the Branch Line Rehabilitation Program and the provision of grain hopper cars.

Branch Line Rehabilitation: As of March 31, 1984, \$495 million will have been spent on work such as bank widening and drainage, ballast and tie replacement, rail relay, bridge repairs and resurfacing. The work has been inspected by engineers and auditors under contract to the Canadian Transport Commission to ensure that the work is of appropriate quality, that value has been received for funds spent and that railway charges are in order.

Under the government's Western Transportation Initiative, a funding limit of \$1.072 billion has been established for this program. The program is under review to determine which lines should have priority for completion.

Figure 39: Results of the Branch Line Rehabilitation Program, to March 31, 1983

	CN	CP	Total
Kilometres of line worked on	2,829	2,422	5,251
Kilometres of line with increased			
- Speed capacity	1,183	1,501	2,684
- Weight capacity	716	190	906
Kilometres of line with no change yet	1,489	732	2,221

The program has improved the capacity of 58% of lines worked on to date. In addition, the program has reduced line closures by 47% for CP from 48,842 day-kilometres in 1976 to 26,113 day-kilometres in 1981, and by 72% for CN from 52,397 day-kilometres in 1976 to 14,596 day-kilometres in 1981.

Figure 40: Actual and Planned Branch Line Kilometres of Rehabilitation

	Bank Widening and Drainage	Ballast and Tie Replacement	Rail Relay	Final Surfacing
1977/78	359.2	164.0	-	-
1978/79	791.5	840.4	105.1	-
1979/80	652.7	990.8	75.2	33.3
1980/81	880.9	741.9	282.1	568.1
1981/82	805.9	548.9	231.4	683.6
1982/83 (Completed)	867.7	690.9	140.0	511.4
1983/84 (Planned)	525.3	625.2	269.4	622.0

Provision of Hopper Cars: Over the ten years to 1982-83, the federal government acquired 11,280 cars dedicated to grain movement, including 2,000 cars under lease for 25 years at an estimated annual cost of \$17.7 million.

The Western Transportation Initiative included provision for the purchase of an additional 3,840 cars at an estimated cost of \$287 million over three fiscal years:

1983-84	\$ 89.6 million	1,380 cars
1984-85	\$ 95.9 million	1,230 cars
Future Years	\$101.7 million	1,230 cars

This will bring the total of government-owned cars to 13,120.

The combined effect of the branch line rehabilitation and hopper car programs will enable the government to meet its objective of increasing the capacity of the grain transportation and handling system to handle 30 million export tonnes by 1985-86.

Newfoundland Railway Containerization: On completion, this five-year program will be fully evaluated to determine whether a follow-up program is required. Early indications are that movement by containers since January 1982 has stopped the loss of railway traffic to other modes and has improved service.

Transport Canada, Labour Canada, CNR and the affected railway unions have established a special labour assistance program to aid those who may be adversely affected by changes introduced during the five-year period. The federal government will compensate the railway for a prescribed portion of the costs, and has authorized expenditures of \$10 million during the testing and evaluation period.

Figure 41: Newfoundland Railway Programs Financial Schedule (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	%	\$	%	\$	%
Container plan	2,000	50	21,000	91	20,759	95
Labour assistance	2,000	50	2,000	9	1,024	5
	4,000	100	23,000	100	21,783	100

Other Freight Development: This component includes a program designed to demonstrate the effectiveness of centralized, well-equipped, all-weather potato loading facilities in P.E.I. Two facilities, at Souris and Albany, were constructed for use during the 1983-84 shipping season. A third facility planned for the Charlottetown area was cancelled as it was no longer required. A study of the existing potato distribution system indicated that significant efficiencies could be realized if growers brought their product to centralized loading points rather than loading at the many open public rail sidings now in use.

The completed facilities will be entrusted to the CNR for management and operation. A federal-provincial committee, with representation from potato shippers and the railway, will evaluate the results of the program based on three years of operation to the end of 1985-86 to determine what follow-up action, if any, is required.

G. Rail Passenger Transport

Objective

To contribute to the development of a safe, efficient and adequate national rail passenger system that contributes to the achievement of government objectives.

Specific related goals are:

- to continue to make available to VIA additional funds for the modernization of its equipment, facilities and infrastructure to bring about operating cost savings and a reduction of government subsidies per passenger kilometre in constant dollars;
- to improve the institutional, legal and management aspects of the rail passenger program; and
- to increase the revenues and decrease the costs of providing a national rail passenger transportation system and to minimize subsidies per revenue passenger kilometre.

Resource Summary

This activity accounts for approximately 58% of total program expenditures and 8% of total person-years. More than 98% of the activity expenditures (approximately 56% of the total Program expenditures) are payments for the provision of rail passenger services by VIA Rail Inc.

Figure 42: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	476,500	-	447,679	-	28,821	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	197,900	-	160,700	-	37,200	-
Labour assistance	5,000	-	5,000	-	-	-
	679,400	-	613,379	-	66,021	-
Montreal Area commuter train services	12,000	-	-	-	12,000	-
Policy, Planning and Administration	1,918	23	1,552	22	366	1
	693,318	23	614,931	22	78,387	1

1982-83 Financial Performance: Actual financial requirements were 19% higher than originally anticipated.

Figure 43: 1982-83 Financial Performance (\$000)

	Actual 1982-83		Main Estimates 1982-83		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
VIA Rail payments:						
Operation of passenger services	461,490	-	362,000	-	99,490	-
Acquisition and renovation of plant and equipment	130,782	-	139,000	-	(8,218)	-
Labour assistance	11,664	-	5,000	-	6,664	-
	603,936	-	506,000	-	97,936	-
Policy, Planning and Administration	720	17	1,635	22	(915)	(5)
	604,656	17	507,635	22	97,021	(5)

Explanation of change: The increase occurred mainly in operating payments to VIA Rail for operation of passenger services. The estimates were based on government-approved inflation rates that proved to be well below the actual rate of cost escalation in the railway industry. Furthermore, the cost base used to establish the 1982-83 Main Estimates excluded significant expenditures that were not identified until final invoices were received from CN and CP for services provided to VIA.

Description

VIA Rail Inc. Payments: Since April 1, 1979, VIA has been responsible, under the Rail Passenger Services Agreement with the Ministry of Transport for managing all rail passenger services in Canada formerly operated by CN and CPR. Before this transfer of responsibility, 80% of the passenger losses of CNR and CPR had been subsidized under the Railway Act. VIA must provide the services identified by the Minister in contracts called Subsidiary Service Requests (SSR). There are 33 SSRs that cover all of VIA's railway passenger services. VIA, in turn, contracts with CNR and CP for the running rights and operation of passenger trains on their rail systems, equipment maintenance and other support facilities. (CTC Costing Order R-6313 governs how costs are calculated for the contracts between VIA Rail and CNR and CPR).

Montreal Area Commuter Train Service: These grants, made to the province of Quebec, are for the modernization of commuter train services in the Montreal area.

Policy, Planning and Administration: This component contains the resources required to administer payments for rail passenger services, to develop and evaluate rail passenger policy, to assess program performance and to conduct studies on the efficiency and cost-effectiveness of rail passenger services.

Performance Information/Resource Justification

VIA Rail Payments: Figure 44 provides a summary of the financial support the government has provided to VIA Rail since it started operations in 1979. Because VIA Rail Inc. operates on the calendar year, the government contracts with VIA for passenger services are also by calendar year. Figure 45 shows the allocation of planned 1984-85 VIA Rail payments by calendar year. The reduction in real subsidy levels for 1982-83 and 1983-84 from 1983-84 forecasts is mainly due to improved management of equipment, i.e., a better matching of train sizes to demand. As well, improvements have been made in VIA's management and information systems.

Figure 44: Summary of VIA Capital and Operation Requirements (\$000)

	1979-80	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85
Operations	274,351	331,000	446,308	461,490	447,679	476,500
Property, plant and equipment	67,100	117,500	89,111	130,782	160,700	197,900
Labour assistance	-	3,169	5,198	11,664	5,000	5,000
Total requirements	341,451	451,669	540,617	603,936	613,379	679,400

Figure 45: Allocation of 1984-85 Payments to VIA Rail by Calendar year (\$000)

	Passenger Services	Property Plant and Equipment
1984 calendar year		
Approved payment	465,800	182,000
Special Capital Programs*	-	20,300
	465,800	202,300
Less: Funding provided from last year's appropriations	116,500	41,600
Special Capital Programs*	-	7,300
	349,300	153,400
1985 calendar year		
Provision for first quarter	127,200	41,600
Special Capital Programs*	-	2,900
	476,500	197,900

*Includes Special Recovery Capital Projects Program, Special Employment Initiative Program and the transfer of funds from the Department of Regional Industrial Expansion for improvements to stations and shelters in the lower St. Lawrence.

Operation of Passenger Services: The main objective is to provide an effective system of rail passenger services in Canada. A meaningful measure of performance is the evolution of the operating subsidy per revenue passenger kilometre of service measured in constant and current dollars. The average subsidy in constant dollars is shown in Figure 7 on page 5-20, and the subsidy by type of service is shown in Figure 46.

Figure 46: Operating Subsidy by Type of Service

	Budget 1984		Budget 1984	Forecast 1983	Actual 1982	Actual 1981
	*Cost	Revenues	Subsidy	Federal Subsidy Level		
	(\$ million)			(% of subsidy by type of service)		
Operations by type of service						
Transcontinental	256.0	79.4	176.6	37.9	43.1	41.5
Inter-city	274.1	98.7	175.4	37.7	36.0	36.6
Local-Regional	68.6	12.8	55.8	12.0	10.0	11.2
Remote	65.1	7.2	57.9	12.4	10.9	10.7
Total	663.8	198.1	465.7	100.0	100.0	100.0

*Cost includes depreciation and administration

Acquisition and Renovation of Plant and Equipment: Figure 47 provides a summary of the program of fixed asset acquisitions and renovations, by VIA Rail during calendar year 1984, that the federal government is supporting through capital payments.

The construction of new maintenance facilities is planned for Toronto, Montreal, Halifax and Winnipeg, with a combined total estimated cost of \$305 million over the period 1983-84 to 1987-88. The Montreal and Toronto facilities are required in part to maintain LRC equipment. The development of the maintenance facilities will help to reduce VIA's operating costs.

Backshopping, the continued refurbishment of the fleet, will continue to be a priority, with 1984 expenditures targetted at \$29.9 million. In 1983 VIA began receiving delivery of its new LRC train sets resulting in expenditures of \$66.05 million in 1983 and \$32.3 million in 1984.

Funds totalling \$20.3 million in 1984 are being provided under special government capital programs to improve VIA stations and shelters in Quebec City, Toronto, Sudbury, Sarnia and in the lower St. Lawrence. Most expenditures (\$18.3 million in the 1984 calendar year) are being provided under the Special Recovery Capital Projects Program.

Infrastructure improvements to the Toronto-Ottawa line area are scheduled to be completed in 1984, at a projected cost of \$27.0 million.

Also, part of the 1984 capital expenditures will support research and development in key areas such as high-speed intercity service development, transcontinental service development, prototype equipment for regional and light-density intercity service and intermodal passenger terminals.

Figure 47: Summary of Basis for Capital Payments to VIA for Property Plant and Equipment, Calendar Year 1984 (\$ millions)

	Total Amount Budgeted	Forecast Expenditures to December 31, 1983	Proposed 1984 Expenditures*	Total Future Expenditures
Acquisitions				
Purchase of LRC trains	142.6	96.5	32.3	13.8
Infrastructure	67.0	23.4	30.8	12.8
Information systems	26.4	9.9	6.0	10.5
Other	35.1	3.4	2.0	29.7
	271.1	133.2	71.1	66.8
Renovations				
Backshopping	29.9	-	29.9	-
Maintenance facilities	305.7	25.6	109.8	170.3
Station Improvements	46.2	8.7	22.1	15.4
Other	18.6	8.7	6.8	3.1
	400.4	43.0	168.6	188.8
Total	671.5	176.2	239.7	255.6

* Financing is as follows:

	(\$000)
Cash flow from operations	37,400
Government payments	202,300
	239,700

Labour Assistance: Labour assistance payments are made under regulations set by Governor-in-Council in October 1977 that allow the government to pay a prescribed portion of the total cost of employee assistance benefits. The remainder is covered by the railways. In 1984-85, \$5.0 million will be allocated to displaced employees for early retirement benefits, relocation expenses, job retraining costs, layoff benefits and other similar programs.

Montréal Commuter Train Services: The total grant for this portion of the Montréal commuter program is \$40 million, with \$12 million and \$28 million planned for 1984-85 and 1985-86, respectively. The program is to terminate in March 1986. This grant is intended to improve commuter train frequency, encourage ridership and lower fares. (Grants made in previous years under the Urban Transportation Assistance Program totalled \$30 million).

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Surface Program expenditures by object are presented in Figure 48. This does not include the \$13.2 million non-budgetary expenditures outlined on page 5-45.

Figure 48: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	11,523	11,014	9,917
Contributions to employee benefit plans	1,498	1,404	1,370
Goods and Services			
Transportation and communication	1,477	1,359	1,172
Information	408	1,003	473
Professional and special services	10,133	9,399	5,994
Rentals	272	236	110
Purchased repair and upkeep	535	514	347
Utilities, materials and supplies	877	838	902
Rail passenger service (VIA)	679,400	613,379	603,936
Ferry services (CN Marine Inc.)	164,707	156,864	153,063
Ferry services (Northern Transportation Co. Ltd.)	-	1,160	1,143
Newfoundland Railway Containerization Plan (CNR)	2,000	21,000	20,759
Newfoundland Employee Assistance (CNR)	2,000	2,000	1,024
All other expenditures	59	162	35
Total operating	874,889	820,332	800,245
Capital			
Construction and acquisition of land, buildings and works	461	1,571	699
Construction and acquisition of machinery and equipment	1,641	1,804	1,350
Total capital	2,102	3,375	2,049
Grants, contributions and other transfer payments	313,267	563,777	442,915
Total expenditures	1,190,258	1,387,484	1,245,209

2. Personnel Expenditures

The Program's personnel costs account for only 2% of the total operating expenditures. This includes the statutory contributions to employee benefit plans. As the primary function of the Program is contracting for transportation services, major changes in expenditure levels do not necessarily have a direct effect on personnel numbers and costs.

Figure 49 provides a breakdown of numbers of personnel by activity, and Figure 50 shows the person-years and annual salary by category.

Figure 49: Person-Year Requirements by Activity

	Actual 1982-83	Forecast 1983-84	Estimates 1984-85
Direction and Administration	39	37	35
Urban Transport	6	6	2
Road Safety and Motor Vehicle Regulations	145	139	138
Highway Transport	20	22	22
Water Transport	26	27	27
Rail Freight Transport	55	53	54
Rail Passenger Transport	17	22	23
	308	306	301

Figure 50: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management					
Executive	17	17	17	47,960 - 93,040	64,699
Senior Management	14	12	9	47,960 - 93,040	58,467
Scientific and Professional					
Economic and Statistics	27	28	27	14,570 - 62,880	46,107
Engineering	41	43	31	22,196 - 73,560	42,048
Psychology	4	3	3	23,136 - 53,881	37,929
Administrative and Foreign Service					
Administrative Services	32	29	27	13,250 - 55,226	35,662
Administrative Trainee	-	-	1	13,890 - 27,530	-
Computer Systems Administration	3	2	1	17,872 - 58,508	33,396
Financial Administration	5	5	8	13,193 - 55,220	34,224
Program Administration	34	39	37	13,250 - 55,226	41,902
Purchasing and Supply	1	1	1	12,158 - 55,220	28,010
Technical					
Drafting	1	1	1	15,557 - 40,310	29,635
Electronics	4	4	6	15,828 - 49,476	32,513
Engineering Support	6	7	7	13,372 - 48,444	32,409
General Technical	4	5	5	12,033 - 53,030	37,188
Social Science Support	7	9	12	12,033 - 55,013	31,502
Technical Inspection	26	24	24	12,033 - 54,944	35,012
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	28	27	25	12,316 - 30,231	21,282
Secretarial, Steno and Typing	38	41	47	12,034 - 30,425	21,384
Operational					
General Labour and Trades	4	4	6	14,067 - 38,735	23,984
General Services	5	5	5	12,627 - 38,088	25,762

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average-salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

As shown in Figure 51, there are two main areas where capital expenditures are required in the Surface Program. Road Safety and Motor Vehicle Regulation uses capital for the acquisition of motor vehicles and parts to be tested, along with equipment necessary to do the testing. Water Transport uses capital funds to undertake miscellaneous repairs to docks and terminals.

Figure 51: Major Capital Projects (\$000)

Projects by Activities	Currently Estimated Total Cost	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
Direction and Administration			
Miscellaneous Furniture and Equipment	on-going	33	102
Road Safety and Motor vehicle Regulation			
Test Centre Equipment	on-going	272	265
Vehicles & Equipment for testing	on-going	1,304	1,199
Miscellaneous Furniture and Equipment	on-going	32	38
Water Transport			
Miscellaneous repairs to docks and terminals	on-going	461	461

4. Grants and Contributions

Figure 52 summarizes all grants and contributions made by the Surface Program. For details on purpose, recipient and expected accomplishments for 1984-85, refer to the page indicated.

Figure 52: Grants and Contributions (\$'000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	For Details See Page
Grants				
Water Transport				
Province of British Columbia	14,380	13,684	12,542	5-42
Province of Newfoundland	2,247	2,140	1,958	5-42
Province of Quebec	2,873	2,734	2,472	5-42
NFLD Steamship Ltd.	-	-	2,505	
	19,500	18,558	19,477	
Rail Passenger Transport				
Montreal Commuter Train System	12,000	-	-	5-57
	12,000	-	-	
Other	-	215	443	
	-	215	443	
Total grants	31,500	18,773	19,920	
Contributions				
Direction and Administration				
Newfoundland Supplementary				
Pensions	1,700	1,650	1,532	5-25
Prince Edward Island				
Provident Fund	2,800	3,400	3,656	5-25
(Statutory)				
Victoria Jubilee Bridge	2,390	2,200	1,935	5-25
	6,890	7,250	7,123	
Urban Transport				
Urban Transportation				
Assistance Program	-	55,400	52,600	5-28
Railway Relocation and				
Crossing	-	1,025	952	
Regina Railway Relocation	5,160	1,200	-	5-29
SROPP - Grade Separations *	11,250	7,650	-	5-29
	16,410	65,275	53,552	

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	For Details See Page
Road Safety and Motor Vehicle Regulation				
Countermeasures Research	50	50	45	5-32
Roads and Transportation Association of Canada	147	-	-	5-32
	197	50	45	
Highway Transport				
Newfoundland Highway strengthening/improvements	9,060	15,540	12,100	5-37
Maritime Provinces Highway strengthening/improvements	23,000	18,000	14,089	5-37
Highway Improvements in New Brunswick, Quebec and British Columbia under General Development Agreements	-	20,246	13,142	5-37
SRCP - Newfoundland *	14,332	8,960	-	5-37
SRCP - New Brunswick *	15,600	10,188	-	5-37
	61,992	72,934	39,331	
Water Transport				
Ferry and Coastal Freight Services	11,310	9,294	8,751	5-42
	11,310	9,294	8,751	
Rail Freight Transport				
Railway compensation for losses incurred in the transportation of grain	-	182,600	130,400	5-49
Prairie Branch Line Rehabilitation	71,350	93,200	84,700	5-50
Leasing of Grain Cars	17,718	22,718	18,336	5-51
Purchase of Hopper Cars	95,900	89,600	80,726	5-51
	184,968	388,118	314,162	
Other	-	2,083	30	
	-	2,083	30	
Total contributions	281,767	545,004	422,994	
Total grants and contributions	313,267	563,777	442,914	

* SRCP - Special Recovery Capital Projects Program

B. Cost Analysis

Net Program Cost

The Surface Program's 1984-85 Estimates include only those expenditures to be charged to the department's voted appropriations and statutory payments. Other cost items, as well as revenue, must also be included when the actual costs to operate the Program are considered.

Figure 53: Net Cost of Program by Activity for 1984-85 (\$000)

	1984-85 Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Total 1983-84
Direction and Administration	9,273	177	9,450	-	9,450	10,948
Urban Transport	16,690	10	16,700	-	16,700	67,107
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	13,932	700	14,632	300	14,332	13,390
Highway Transport	64,452	111	64,563	-	64,563	75,458
Water Transport*	198,267	137	198,404	1,000	197,404	188,627
Rail Freight Transport	194,326	274	194,600	1,000	193,600	417,023
Rail Passenger Transport	693,318	117	693,435	-	693,435	614,931
Total*	1,190,258	1,526	1,191,784	2,300	1,189,484	1,387,484

* Does not include non-budgetary

The adjustments made to the estimated operating expenditures to calculate a total net cost include: accommodation provided without charge by Public Works; other services provided without charge by other departments; and inclusion of all revenues generated by the Program except return on investment.

C. 1982-83 Main Estimates: Financial Comparison of Restated to Original Financial Plan by Activity

The activity structure is being changed effective April 1984. Financial information throughout this document has been presented on the basis of the new activity structure. Figure 54 provides a financial reconciliation between the new structure and the old structure that was used in the 1982-83 Main Estimates.

Figure 54: Reconciliation of new and old Activity Structures for 1982-83 Main Estimates (\$000)

Old Activities							
	Highway Transport	Water Transport	Railway Transport	Urban Transport	Grain Transport	Direction and Admin	Total
New Activities:							
Direction and Administration						9,474	9,474
Urban Transport				54,705			54,705
Road Safety and Motor Vehicle Regulation	10,473						10,473
Highway Transport	1,340						1,340
Water Transport*		226,447					226,447
Rail Freight Transport			30,819		99,707		130,526
Rail Passenger Transport			507,635				507,635
	11,813	226,447	538,454	54,705	99,707	9,474	940,600*

*Includes Non-Budgetary (\$38.4 million)

C. Budget des dépenses principal de 1982-1983: Comparaison financière entre le plan financier remanié et le plan initial, par activité

La nouvelle structure des activités entrera en vigueur en avril 1984. Dans l'ensemble du présent document, les renseignements financiers ont été présentés en fonction de cette réorganisation des activités. Le tableau 54 fournit une conciliation financière entre la nouvelle structure et l'ancienne, cette dernière figurant dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983.

Tableau 54: Conciliation entre la nouvelle structure des activités et l'ancienne, pour le Budget des dépenses principal de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Anciennes activités									
Nouvelles activités									
Transport Transport Transport Transports Transport Direction Total routier par eau ferroviaire urbains des grans et admin.									
Direction et activités									
Administration	9 474								
Transports urbains				54 705					54 705
Sécurité routière et Réglementation automobile	10 473								10 473
Transport routier	1 340								1 340
Transport par eau*		226 447							226 447
Transport ferroviaire du fret				30 819					30 819
Transport ferroviaire des voyageurs									507 635
									507 635
11 813	226 447	538 454	54 705	99 707	9 474				940 600*

*Ce montant comprend le non budgétaire (38,4 millions de dollars)

B. Analyse des coûts

Coût net du Programme

Le Budget des dépenses de 1984-1985 du Programme des transports de surface n'englobe que les dépenses à imputer sur les crédits votés et les paiements statutaires du Ministère. Les autres articles de dépense, ainsi que les recettes, doivent aussi être inclus lorsque les frais d'exécution réels du Programme sont pris en considération.

Tableau 53: Coût net du Programme par activité en 1984-1985 (en milliers de dollars)

Ajouter	Dépenses	autres	Coût	Sous-traire	Coût net	Total
	1984-1985	coûts	total	recettes	net	1983-1984

Direction et	administration	9 273	177	9 450	-	9 450	10 948
	Transports urbains	16 690	10	16 700	-	16 700	67 107
	Sécurité routière et						
	Réglementation automobile	13 932	700	14 632	300	14 332	13 390
	Transport routier	64 452	111	64 563	-	64 563	75 458
	Transport par eau*	198 267	137	198 404	1 000	197 404	188 627
	Transport ferroviaire	194 326	274	194 600	1 000	193 600	417 023
	des marchandises						
	Transport ferroviaire	693 318	117	693 435	-	693,435	614 931
	des voyageurs						
Totaux*		1 190 258	1 526	1 191 784	2 300	1 189 484	1 387 484

*Ils ne comprennent pas le non budgétaire

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir les coûts nets (totaux) tiennent compte des frais occasionnés par les locaux fournis gratuitement par Travaux publics Canada, des frais résultant des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères, et de toutes les recettes découlant du Programme sauf le produit de placements.

Budget des dépenses	Prévu	Réel	Détails à
1984-1985	1983-1984	1982-1983	la page
Sécurité routière et Réglementation automobile	50	50	5-33
Recherches sur les mesures à prendre			
Association des routes et transports			
du Canada	147	-	5-33
	197	50	45
Transport routier			
Renforcement ou amélioration de	9 060	15 540	5-40
routes de Terre-Neuve			
Renforcement ou amélioration de	23 000	18 000	5-40
routes des provinces Maritimes			
Amélioration de routes du			
Nouveau-Brunswick, du Québec et de la			
Colombie-Britannique en vertu d'accords	-	20 246	5-40
de développement généraux			
PPSR - Terre-Neuve*	14 332	8 960	5-40
PPSR - Nouveau-Brunswick*	15 600	10 188	5-40
	61 992	72 934	39 331
Transport par eau			
Services de traversier et de	11 310	9 294	5-46
cabotage (marchandises)			
	11 310	9 294	8 751
Transport ferroviaire du fret			
Indemnisation des chemins de fer pour			
les pertes occasionnées par le			
transport des grains	-	182 600	5-52
Mise en état d'embranchements			
des voies	71 350	93 200	5-53
Locations de wagons-trémiés	17 718	22 718	5-54
Achat de wagons-trémiés	95 900	89 600	5-54
	184 968	388 118	314 162
Autre	-	2 083	30
Total des contributions	281 767	545 004	422 994
Total des subventions et contributions	313 267	563 777	442 914

* PPSR - Programme des projets spéciaux de relance

4. Subventions et contributions

Le tableau 52 résume toutes les subventions et les contributions versées au titre du Programme des transports de surface. Pour obtenir des précisions sur leur but, leurs bénéficiaires et leurs résultats prévus pour 1984-1985, se référer à la page indiquée.

Tableau 52: Subventions et contributions
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Détails à la page
---------------------	-----------	-------------------	-------------------	-------------------

Subventions	Transport par eau	14 380	13 684	12 542	5-45
	Province de la Colombie-Britannique	2 247	2 140	1 958	5-45
	Province de Terre-Neuve	2 873	2 734	2 472	5-45
	Newfoundland Steamship Ltd.	-	-	2 505	
		19 500	18 558	19 477	

Transport ferroviaire des voyageurs	Service de trains de banlieue	12 000	-	-	5-61
	de Montréal	12 000	-	-	
		12 000	-	-	
Autre		-	215	443	
Total des subventions		31 500	18 773	19 920	

Contributions					
Direction et administration	Pensions supplémentaires de Terre-Neuve	1 700	1 650	1 532	5-26
	Caisse de prévoyance de l'Île-du-Prince-Édouard	2 800	3 400	3 656	5-26
	(Statutaire)	2 390	2 200	1 935	5-26
Pont Victoria		6 890	7 250	7 123	

Transports urbains	Programme d'aide aux transports urbains	-	55 400	52 600	5-29
	Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étages	-	1 025	952	
	Déplacement de voies ferrées de Regina	5 160	1 200	-	5-30
	PPSR - Construction de croisements étages*	11 250	7 650	-	5-30
		16 410	65 275	53 552	

3. Dépenses en capital

Comme le montre le tableau 51, il existe deux éléments importants du Programme des transports de surface où des immobilisations sont nécessaires. La Sécurité routière et la Réglementation automobile ont besoin de capitaux pour l'acquisition de véhicules automobiles et de pièces devant être soumis à des essais, ainsi que de matériel indispensable pour ces derniers. Par ailleurs, le Transport par eau utilise des fonds d'immobilisations pour apporter diverses réparations aux quais et aux gares maritimes.

Tableau 51: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Projets par activité	Coût total		Prévisions	Prévus
	estimatif	courant	1984-1985	1983-1984
Direction et administration	Non définitifs	33	102	
Meubles et matériel divers				
Sécurité routière et Réglementation automobile	Non définitifs	272	265	
Matériel du Centre d'essais				
Véhicules et matériel pour les essais	Non définitifs	1 304	1 199	
Meubles et matériel divers	Non définitifs	32	38	
Transports par eau				
Réparations diverses				
Apportées aux quais et aux gares maritimes	Non définitifs	461	461	

Tableau 50: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement annuel 1984-1985	Années-personnes autorisées			Echelle de traitement annuel 1984-1985
	1984-85	1983-84	1982-83	
Gestion	17	17	17	47 960 - 93 040 64 699
Direction	14	12	9	47 960 - 93 040 58 467
Gestion supérieure				
Scientifique et professionnelle	27	28	27	14 570 - 62 880 46 107
Economique et statistique	41	43	31	22 196 - 73 560 42 048
Génie				
Psychologie	4	3	3	23 136 - 53 881 37 929
Administration et service extérieur				
Services administratifs	32	29	27	13 250 - 55 226 35 662
Stagiaires en administration	-	-	1	13 890 - 27 530 -
Gestion des systèmes d'ordinateurs	3	2	1	17 872 - 58 508 33 396
Gestion des finances	5	5	8	13 193 - 55 220 34 224
Administration des programmes	34	39	37	13 250 - 55 226 41 902
Achat et approvisionnement	1	1	1	12 158 - 55 220 28 010
Technique				
Dessin	1	1	1	15 557 - 40 310 29 635
Electronique	4	4	6	15 828 - 49 476 32 513
Soutien technologique	6	7	7	13 372 - 48 444 32 409
Techniciens divers	4	5	5	12 033 - 53 030 37 188
Soutien des sciences sociales	7	9	12	12 033 - 55 013 31 502
Inspection technique	26	24	24	12 033 - 54 944 35 012
Soutien administratif				
Commis aux écritures et aux règlements	28	27	25	12,316 - 30 231 21 282
Secrétariat, sténographie et dactylographie	38	41	47	12,034 - 30 425 21 384
Exploitation				
Manœuvres et hommes de métier	4	4	6	14 067 - 38 735 23 984
Service divers	5	5	5	12 627 - 38 088 25 762

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassements, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

	Réels 1982-1983	Prévus 1983-1984	Budget des dépenses 1984-1985
Direction et administration	39	37	35
Transports urbains	6	6	2
Sécurité routière et Réglementation			
automobile	145	139	138
Transport routier	20	22	22
Transport par eau	26	27	27
Transport ferroviaire du fret	55	55	54
Transport ferroviaire des voyageurs	17	22	23
	308	306	301

Tableau 49: Besoins en années-personnes par activité

Le tableau 49 donne la ventilation du nombre d'employés par activité, alors que le tableau 50 indique les années-personnes et les traitements annuels par catégorie professionnelle.

2. **Dépenses en personnel** Les dépenses en personnel du Programme des transports de surface ne représentent que 2 % du total des dépenses de fonctionnement. Elles comprennent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés. Étant donné que la fonction principale du Programme consiste à passer des marchés de services de transport, des variations importantes du niveau des dépenses n'ont pas nécessairement d'effet direct sur le nombre d'employés et les frais occasionnés.

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 48 indique les dépenses du Programme des transports de surface par article de dépense. Elles ne comprennent pas les dépenses non budgétaires de 13,2 millions de dollars qui figurent à la page 5-48.

Tableau 48: Dépenses par article de dépense (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	
1984-1985	1983-1984	1982-1983	
Personnel			
Traitements et salaires	11 014	9 917	
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des employés	1 404	1 370	
Biens et services			
Transports et communications	1 477	1 172	
Information	408	473	
Services professionnels et spéciaux	10 133	5 994	
Location	272	110	
Achats de services de réparation et d'entretien	535	347	
Services publics, fournitures et approvisionnements	877	902	
Services ferroviaires voyageurs (VIA Rail)	679 400	603 936	
Services de traversier (CN Marine Inc.)	164 707	153 063	
Services de traversier (Société des Transports du Nord L'tée)	-	1 143	
Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (CN)	2 000	20 759	
Aide aux employés de Terre-Neuve (CN)	2 000	1 024	
Toutes autres dépenses	59	35	
Total des dépenses de fonctionnement	874 889	800 245	
Capital			
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	461	699	
Construction et acquisition de machines et de matériel	1 641	1 350	
Total des dépenses en capital	2 102	2 049	
Subventions, contributions et autres paiements de transfert	313 267	442 915	
Total des dépenses	1 190 258	1 245 209	

Tableau 47: Résumé de la raison des paiements en capital faits à VIA au titre de biens-fonds, d'installations et de matériel pendant l'année civile 1984 (en millions de dollars)

Dépenses prévues	au 31 décembre 1983	Dépenses proposées de 1984*	Dépenses futures (Totaux)	
			Achats de trains LRC	Infrastructure
142,6	96,5	32,3	13,8	12,5
67,0	23,4	30,8	6,0	10,5
26,4	9,9	2,0	29,7	66,8
35,1	3,4	71,1		
271,1	133,2			
Renovations				
29,9	-	29,9	-	
305,7	25,6	109,8	170,3	
46,2	8,7	22,1	15,4	
18,6	8,7	6,8	3,1	
400,4	43,0	168,6	188,8	
671,5	176,2	239,7	255,6	
Totaux				

*Le financement est le suivant:

Liquidités provenant du fonctionnement	37 400
Paiements du gouvernement	202 300
(en milliers de dollars)	239 700

Aide à la main-d'oeuvre: Les paiements d'aide à la main-d'oeuvre sont effectués en vertu de règlements établis par le gouverneur en conseil en octobre 1977, qui permettent au gouvernement de payer une partie déterminée des frais occasionnés par les prestations versées aux employés. Le solde est assumé par les chemins de fer. En 1984-1985, 5 millions de dollars seront alloués à des employés réinstallés au titre de prestations de préretraite, de frais de réinstallation, de frais de formation en vue d'un nouvel emploi, de prestations de mise en disponibilité et d'autres frais semblables.

Services de trains de banlieue de Montréal: Le total de la subvention relative à cette partie du Programme des transports de banlieue de Montréal est de 40 millions de dollars, dont 12 millions de dollars seront versés en 1984-1985, et 28 millions de dollars en 1985-1986. Le programme en question se terminera en mars 1986. Cette subvention vise à accroître la fréquence des arrivées et des départs de trains de banlieue, à augmenter la clientèle et à réduire les tarifs. (Les subventions versées pendant les années antérieures en vertu du Programme d'aide aux transports urbains ont totalisé 30 millions de dollars.)

Acquisition et rénovation d'installations et de matériel : Le tableau 47 constitue un résumé du Programme d'acquisition d'immobilisations et de rénovation exécuté par VIA Rail durant l'année civile 1984, et appuyé par le gouvernement fédéral au moyen de paiements au titre du capital.

La construction de nouvelles installations d'entretien est prévue pour Toronto, Montréal, Halifax et Winnipeg, et son coût total est estimé à 305 millions de dollars pendant la période de 1983-1984 à 1987-1988. Les installations de Montréal et Toronto sont nécessaires en partie pour entretenir le matériel LRC. L'implantation de ces installations d'entretien contribuera à réduire les frais de fonctionnement de VIA.

Le retour à l'atelier, c'est-à-dire la rénovation continue du parc de voitures, continuera à être prioritaire car les dépenses prévues à ce chapitre en 1984 se chiffrent à 29,9 millions de dollars. En 1983, VIA a commencé à prendre livraison de ses nouveaux trains LRC, qui lui ont occasionné des dépenses totalisant 66,05 millions de dollars en 1983, et 32,3 millions de dollars en 1984.

Le gouvernement versera un total de 20,3 millions de dollars en 1984, en vertu de programmes de financement spéciaux, pour améliorer des gares et des abris de VIA à Québec, Toronto, Sudbury et Sarnia, ainsi que dans le Bas Saint-Laurent. Il effectuera la plupart de ses dépenses (18,3 millions de dollars pendant l'année civile 1984) en vertu du Programme des projets spéciaux de relance.

Il est prévu que l'amélioration de l'infrastructure de la ligne Toronto-Ottawa sera terminée en 1984, au coût prévu de 27 millions de dollars.

En outre, une partie des immobilisations de 1984 servira à appuyer la recherche et le développement dans des domaines primordiaux comme le développement de trains interurbains à grande vitesse, le développement d'un service transcontinental, la mise au point de prototypes de matériel pour les services régionaux et interurbains à faible densité et l'implantation de gares intermodales de voyageurs.

*Les montants comprennent les frais d'amortissement et d'administration.

Budget des dépenses	*Frais	Subvention
1984	1984	1984
Réelle	Réelle	Réelle
Prévue	1983	1984
(Niveau de la subvention fédérale)	(Pourcentage de la subvention par genre de service)	(en millions de dollars)
Genres de service	Transcontinental	Interurbain
	Local-Regional	Régions éloignées
Totaux	663,8	198,1
	274,1	175,4
	68,6	55,8
	65,1	57,9
	48,2	37,9
	41,5	37,7
	36,0	36,6
	10,0	12,0
	10,9	12,4
	10,7	12,9
	9,1	9,1
	29,8	29,8
	100,0	100,0
	100,0	100,0
	100,0	100,0

Tableau 46: Subvention de fonctionnement par genre de service

Exploitation des services ferroviaires voyageurs: Le principal objectif est de fournir un réseau efficace de services ferroviaires voyageurs au Canada. Une façon de mesurer le rendement est de suivre l'évolution de la subvention d'exploitation par kilomètre-voyageur payant, cette dernière étant mesurée en dollars constants et en dollars courants. La subvention moyenne en dollars constants figure dans le tableau 7 à la page 5-20, et la subvention par genre de service figure dans le tableau 46.

* Ils comprennent le Programme des projets spéciaux de relance, le Programme d'initiatives spéciales pour l'emploi, et l'affectation de fonds du ministère de l'Expansion Industrielle régionale à l'amélioration de gares et d'abris du Bas-Saint-Laurent.

Services	197 900	476 500	
Bien fonds,			
installations et équipement			
Année civile 1984			
Paléments approuvés	182 000	465 800	
Programmes d'investissements spéciaux*	20 300	-	
Deduction faite du financement	202 300	465 800	
assure à même les crédits de l'année dernière	41 600	116 500	
Programmes d'investissements spéciaux*	7 300	-	
Exercice financier 1985	153 400	349 300	
Provisions pour le premier trimestre	41 600	127 200	
Programmes d'investissements spéciaux*	2 900	-	
	197 900	476 500	

Tableau 45: Répartition des paiements de 1984-1985 à VIA Rail, par année civile (en milliers de dollars)

(L'ordonnance sur les frais R-6313 de la CCT régit la façon dont les frais sont calculés en ce qui a trait aux marchés conclus entre VIA Rail et le CN et VIA Rail et le CP.)

Services de trains de banlieue de la région de Montréal: Ces subventions sont versées à la province de Québec pour la modernisation des services de trains de banlieue de la région de Montréal.

Politique, planification et administration: Cette composante dispose des ressources nécessaires pour effectuer les paiements au titre des services ferroviaires voyageurs, élaborer et évaluer la politique relative à ces derniers, évaluer le rendement du Programme et mener des études sur l'efficacité et la rentabilité de ces services ferroviaires voyageurs.

Données sur le rendement et justification des ressources

Paiements à VIA Rail: Le tableau 44 constitue un état récapitulatif de l'appui financier que le gouvernement a fourni à VIA Rail depuis que celle-ci a commencé à exercer son activité en 1979. Comme VIA Rail Canada Inc. suit l'année civile, les marchés que le gouvernement passe avec elle pour la prestation des services ferroviaires voyageurs sont eux aussi établis en fonction de l'année civile. Le tableau 45 montre la répartition des paiements prévus pour VIA en 1984-1985, par année civile. Si les subventions réelles versées en 1982-1983 et 1983-1984 ont été inférieures à celles des prévisions pour 1983-1984, cela s'explique surtout par la meilleure gestion du matériel, c'est-à-dire un rapport plus fidèle entre la longueur des trains et la demande du public. En outre, des améliorations ont été apportées aux systèmes de gestion et d'information de VIA.

Tableau 44: Résumé des besoins en capital et des besoins de fonctionnement de VIA (en milliers de dollars)

	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	1984-1985
Fonctionnement	274 351	331 000	446 308	461 490	447 679	476 500
Biens-fonds, installations et matériel	67 100	117 500	89 111	130 782	160 700	197 900
Aide à la maintenance	-	3 169	5 198	11 664	5 000	5 000
Totaux	341 451	451 669	540 617	603 936	613 379	679 400

Rendement financier de 1982-1983: Les besoins financiers réels ont dépassé de 19 % ceux qui avaient été prévus à l'origine.

Tableau 43: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Réal	1982-1983	Différence	
			\$ A-P	\$ A-P
Exploitation de services	461 490	-	362 000	99 490 -
ferroviaires voyageurs				
Acquisition et rénovation	130 782	-	139 000	(8 218) -
d'installations et de matériel	11 664	-	5 000	6 664 -
Aide à la main-d'œuvre	603 936	-	506 000	97 936 -
Politique, planification	720	17	1 635	(915) (5)
et administration	604 656	17	507 635	97 021 (5)

Explication des différences: L'augmentation la plus marquée a été

celle des paiements faits à VIA Rail pour l'exploitation de services ferroviaires voyageurs. L'estimation a été fondée sur les taux d'inflation approuvés par le gouvernement, qui se sont révélés bien inférieurs au taux d'augmentation de frais réel constaté dans l'industrie ferroviaire. En outre, les frais de base qui ont servi à établir le Budget des dépenses principal de 1982-1983 ne comprenaient pas certaines dépenses importantes qui n'ont pas été déterminées avant que les factures définitives aient été reçues du CN et du CP au titre des services fournis à VIA.

Description

Paiements à VIA Rail Canada Inc.: Depuis le 1er avril 1979, et en vertu de l'Accord sur les services ferroviaires voyageurs qu'elle a passés avec Transports Canada, VIA est chargée de la gestion de tous les services ferroviaires voyageurs du Canada, auparavant exploités par le CN et le CP. Avant ce transfert de responsabilité, 80 % des pertes occasionnées à ces derniers par les services en question étaient compensées par des subventions en vertu de la Loi sur les chemins de fer. VIA doit fournir les services indiqués par le Ministre dans des marchés appelés Demandes de services complémentaires (DSC). Il existe 33 DSC, qui portent sur tous les services ferroviaires voyageurs exploités par VIA. A son tour, cette dernière passe des marchés avec le CN et le CP pour obtenir le droit de faire circuler des trains de voyageurs sur leurs réseaux respectifs et leur faire assurer l'exploitation de ces trains ainsi que l'entretien du matériel et le fonctionnement d'autres installations de soutien.

G. Transport ferroviaire des voyageurs

Objectif

Contribuer à l'implantation d'un réseau sûr, efficace et suffisant de services ferroviaires voyageurs, capable d'aider le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs.

Il faut à cette fin viser les buts suivants:

- Continuer à mettre des fonds supplémentaires à la disposition de VIA, pour lui permettre de moderniser son matériel, ses installations et son infrastructure afin de réduire ses frais d'exploitation et les subventions du gouvernement par kilomètre-voyageur (en dollars constants).
- Améliorer les aspects institutionnels, légaux et administratifs du Programme des services ferroviaires voyageurs.
- Accroître les recettes provenant de l'exploitation d'un réseau national de services ferroviaires voyageurs et diminuer les frais occasionnés par un tel réseau, de façon à réduire au minimum les subventions par kilomètre-voyageur payant.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 58 % du total des dépenses du Programme et 8 % du total des années-personnes. Plus de 98 % des dépenses qu'elle occasionne (quelque 56 % du total des dépenses du Programme) sont des paiements pour la prestation de services ferroviaires voyageurs par VIA Rail Canada Inc.

Tableau 42: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses				Prévues			
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	Différence	A-P
Paléments à VIA Rail:								
Exploitation de services voyageurs	476 500	-	447 679	-	28 821	-		
Acquisition et rénovation d'installations et de matériel	197 900	-	160 700	-	37 200	-		
Aide à la main-d'œuvre	5 000	-	5 000	-	-	-		
Services de trains de banlieue de la région de Montréal	12 000	-	-	-	12 000	-		
Politique, planification et administration	1 918	23	1 552	22	366	1		
	693 318	23	614 931	22	78 387	1		

5-56 (Transports de surface)

Dans l'ensemble, la remise en état d'embranchements ferroviaires et l'achat de wagons-trémiés auront pour effet de permettre au gouvernement d'atteindre son objectif qui est d'accroître la capacité du réseau de transport et de maintenance des grains pour que celui-ci puisse assurer la maintenance de 30 millions de tonnes de grains d'exportation d'ici à 1985-1986.

Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: Dès qu'il sera terminé, ce programme quinquennal fera l'objet d'une évaluation complète qui permettra de déterminer si un suivi quelconque est nécessaire. Selon les premières indications, le transport par conteneurs depuis janvier 1982 a mis fin à la perte de trafic ferroviaire au profit d'autres modes de transport, et améliore le service.

Transports Canada, Travail Canada, le CN et les syndicats ferroviaires concernés ont établi un programme spécial d'aide à la main-d'œuvre pour aider les employés qui peuvent être défavorisés par les changements apportés pendant la période quinquennale. Le gouvernement fédéral dédommagera le chemin de fer d'une partie déterminée des frais engagés, et il a autorisé des dépenses totalisant 10 millions au cours de la période d'essai et d'évaluation.

Tableau 41: Tableau financier relatif aux programmes ayant trait au chemin de fer de Terre-Neuve (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				Réels			
1984-1985				1983-1984			
\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
2 000	50	21 000	91	20 759	95	1 024	5
2 000	50	2 000	9				
4 000	100	23 000	100	21 783	100		

Autre développement du transport des marchandises: Cette composante a un programme conçu pour démontrer l'efficacité d'installations de chargement des pommes de terre centralisées, bien équipées et utilisables par tous les temps à l'Île-du-Prince-Édouard. Deux installations, l'une à Souris et l'autre à Albany, ont été construites pour être utilisées pendant la saison de navigation 1983-1984, et une troisième installation envisagée pour la région de Charlottetown ne sera pas construite car elle n'est plus nécessaire. Une étude du réseau de distribution des pommes de terre actuel a révélé que des économies importantes pourraient être réalisées si les producteurs acheminaient leurs pommes de terre à des points de chargement centralisés plutôt que de les charger aux nombreuses voies de garage accessibles au public, comme c'est le cas actuellement.

La gestion et l'exploitation des installations sera confiée au CN. Un comité fédéral-provincial regroupant des représentants des expéditeurs de pommes de terre et du chemin de fer évaluera les résultats du programme en question après les trois premières années d'exploitation de ces installations, c'est-à-dire à la fin de 1985-1986, pour déterminer si un suivi quelconque est nécessaire, et dans l'affirmative, quel doit être ce dernier.

Tableau 39: Résultats du Programme de remise en état d'embranchement ferroviaires, au 31 mars 1983

CN	CP	Totaux	Kilomètres de voies visés	
			de la vitesse possible	du poids possible
			2 829	2 422
			5 251	
			2 684	1 501
			906	190
			2 221	732
			1 489	732

A ce jour, le Programme a accru la capacité de 58 % des lignes qui ont fait l'objet de travaux. De plus, il a réduit les fermetures de lignes de 47 % dans le cas du CP, les distances visées étant tombées de 48 842 kilomètres-jour en 1976 à 26 113 kilomètres-jour en 1981, et de 72 % dans celui du CN, les distances visées ayant chuté de 52 397 kilomètres-jour en 1976 à 14 596 kilomètres-jour en 1981.

Tableau 40: Remise en état d'embranchements ferroviaires réalisée ou prévue (en kilomètres)

Élargissement	de remblais	remplacement de traverses	Pose de rails	Asphaltage définitif
1977-1978	359,2	164,0	-	-
1978-1979	791,5	840,4	105,1	-
1979-1980	652,7	990,8	75,2	33,3
1980-1981	880,9	741,9	282,1	568,1
1981-1982	805,9	548,9	231,4	683,6
1982-1983 (Travaux terminés)	867,7	690,9	140,0	511,4
1983-1984 (Travaux prévus)	525,3	625,2	269,4	622,0

Fourniture de wagons-trémies: Au cours de la décennie qui s'est

terminée en 1982-1983, le gouvernement fédéral a acquis 11 280 wagons destinés au transport des grains, y compris 2000 wagons loués pour 25 ans

L'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest prévoyait l'achat de 3 840 wagons supplémentaires au prix estimatif de 287 millions de dollars pendant trois exercices financiers:

1983-1984	89,6 millions de dollars	1380 wagons
1984-1985	95,9 millions de dollars	1230 wagons
Années subséquentes	101,7 millions de dollars	1230 wagons

Cela portera à 13 120 le total des wagons appartenant au gouvernement.

Politique, planification et administration: Cette composante dispose des ressources nécessaires pour établir et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport ferroviaire du fret, et des services connexes fournis par le Programme. Il est chargé notamment de conseiller le gouvernement sur toutes les questions touchant ce genre de transport ainsi que le transport et la maintenance des grains, d'évaluer la rentabilité du réseau ferroviaire, de surveiller les services de chemin de fer et les tarifs marchandises, d'apprécier la technique ferroviaire et le rendement des chemins de fer en matière d'économie de l'énergie, d'évaluer les programmes et les projets du gouvernement, de donner des conseils sur les subventions et les propositions législatives, ainsi que de conseiller le Ministre sur l'allocation de certains terrains des Chemins de fer du gouvernement canadien, ces derniers étant un groupe de chemins de fer appartenant au gouvernement et qui ont formé par la suite les Chemins de fer nationaux du Canada.

Bureau du coordonnateur du transport des grains: Ce bureau, situé à Winnipeg, a une succursale à Edmonton. Il surveille et coordonne l'acheminement des grains et répartit les wagons à grain entre la Commission canadienne du blé et l'industrie céréalière. Il mène aussi des études pour déterminer les besoins en matière de transport des grains, et recommande des moyens de s'assurer la collaboration et la participation des entreprises qui fournissent les services et les installations de transport et de maintenance nécessaires pour acheminer rapidement et économiquement les grains des Prairies vers des points où ils seront consommés ou exportés. En vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les attributions du Coordonnateur seront cédées au nouvel Office du transport du grain.

Données sur le rendement et justification des ressources

Appui accordé au transport des grains: Les deux principales initiatives visant à assurer le transport satisfaisant des grains sont le Programme de remises en état d'embranchements ferroviaires et la fourniture de wagons-trémiés à grain.

Remise en état d'embranchements ferroviaires: Au 31 mars 1984, on

aura dépensé 495 millions de dollars pour des travaux tels que l'élargissement de remblais et le drainage, le ballastage et le remplacement de traverses, la pose de rails, la réparation de ponts et l'asphaltage de leur tablier. Ces travaux ont été inspectés par des ingénieurs et des vérificateurs dont les services avaient été retenus par la Commission canadienne des transports, de sorte qu'il n'y pas de doute qu'ils sont de bonne qualité, que les fonds ont par conséquent été bien dépensés, et que les frais exigés par les chemins de fer sont justifiés.

En vertu de son initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, le gouvernement a établi une limite de financement de 1,072 milliard de dollars pour ce programme. Ce dernier fait actuellement l'objet d'un examen qui permettra de déterminer quelles lignes devraient être les premières à être remises en état.

Description

Paiements pour le transport des grains: Le gouvernement appuie financièrement le transport des grains en vertu du Programme de remise en état d'embranchements et du Programme d'acquisition de wagons-trémiés. Son objectif est de contribuer à accroître la capacité du réseau de transport et de manutention des grains pour assurer des exportations totalisant 30 millions de tonnes d'ici à 1985-1986. Ces programmes font partie de son initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest.

Programme de remise en état d'embranchements: Ce programme vise à améliorer le réseau d'embranchements de l'Ouest canadien pour qu'il puisse recevoir des wagons ayant un poids brut de 100 000 kg et circulant à 50 km/h, généralement à longueur d'année. Les travaux sont limités à des lignes tributaires du transport des grains et intégrées au réseau permanent, et aussi à la ligne de Churchill.

Programme d'acquisition de wagons-trémiés: Le gouvernement verse des contributions à la Commission canadienne du blé pour l'achat et la location de wagons-trémiés qui serviront à acheminer les grains aux marchés.

Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains: Dans le cadre de son initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, le gouvernement fédéral a conclu un accord avec le CN et un autre avec le CP pour indemniser ces deux compagnies des pertes occasionnées par le transport des grains pendant la campagne agricole 1982-1983. Ces paiements résultent d'un arrangement provisoire conclu en attendant la proclamation de la loi sur le transport du grain de l'Ouest. En retour, les chemins de fer ont pris des engagements à l'égard de leurs programmes d'investissements respectifs. En vertu de la nouvelle loi, les paiements statutaires au titre de ces pertes seront administrés par la CCI.

Développement du transport du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve: L'exécution de ce programme quinquennal d'une valeur de 67 millions de dollars a débuté en 1980-1981. L'objectif principal est de revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, de déterminer le rôle qu'il devrait jouer dans l'ensemble des transports de cette province. Le programme permettra d'implanter, d'éprouver et d'évaluer un chemin de fer conçu pour le transport de conteneurs et tout à fait efficace. Des fonds lui ont été alloués pour l'achat de conteneurs, l'installation d'un matériel moderne de chargement de ces derniers à des points de distribution primordiaux, et l'achat de matériel roulant utilisable sur des voies étroites, y compris des wagons plats et du matériel de triage, pour permettre de bonnes correspondances avec les services de transport maritime et de camionnage.

Rendement financier de 1982-1983: Le tableau 38 indique les principaux articles de dépenses.

Tableau 38: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Réal	1982-1983	principal	1982-1983	\$	A-P	\$	A-P	A-P
Appui au transport des grains	-	84 700	-	84 700	-	-	-	-	-
Remise en état d'embranchements	-	80 726	-	80 726	-	-	-	-	-
Acquisition de wagons-trémi	-	18 356	-	18 356	-	-	-	-	-
Location de wagons-trémi	-	96 700	-	96 700	-	-	-	-	-
Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transports des grains	-	130 400	-	130 400	-	-	-	-	-
Développement du transport ferroviaire du fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve	-	21 783	-	29 000	-	-	-	-	-
Autre développement du transport ferroviaire	-	389	-	-	-	-	-	-	-
Politique, planification et administration	2 201	36	3 296	37	(1 095)	(1)	389	-	-
Bureau du coordonnateur du transport des grains	1 092	19	1 530	20	(438)	(1)	(438)	-	-
	339 627	55	130 526	57	209 101	(2)	209 101	(2)	(2)

Explications de la différence: Les importantes dépenses du programme suivantes ont été approuvées dans le Budget des dépenses supplémentaire:

- Des paiements provisoires aux chemins de fer relativement aux pertes occasionnées par le transport des grains (130,4 millions de dollars).
- L'achat de wagons-trémi supplémentaires (80,7 millions de dollars).
- Des frais accrus en matière de location de wagons-trémi (6,3 millions de dollars).

En outre, les dépenses effectuées au titre du Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve ont été inférieures à celles qui avaient été prévues à l'origine, parce que les projets entièrement exécutés ont été moins nombreux que prévu et que les paiements faits en vertu du Programme d'aide aux employés ont été inférieurs à ceux qu'on avait envisagés.

Tableau 37: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985	Prévues	1983-1984	Différence
	\$	A-P	\$	A-P
Appui au transport des grains	71 350	-	93 200	-(21 850)
Ramèges en état d'embranchements*	95 900	-	89 600	- 6 300
Acquisition de wagons-trémiés	17 718	-	22 718	-(5 000)
Location de wagons-trémiés	184 968	-	205 518	-(20 550)
Indemnisation des chemins de fer pour les pertes occasionnées par le transport des grains	-	-	182 600	-(182 600)
Développement du transport ferroviaire	-	-	-	-
Programme de fret - Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve	4 000	-	23 000	-(19 000)
Autre développement du transport ferroviaire	-	-	1 603	-(1 603)
Politique, planification et administration	3 478	54	2 781	35 697 (1)
Bureau du coordonnateur du transport des grains	1 880	20	1 521	18 359
	194 326	54	417 025	53 (222 697)
	1			

* Remise en état d'embranchements ferroviaires: Les investissements du gouvernement dans l'ensemble de ce programme en 1983-84 furent augmentés de 372 millions de dollars et totaliseront 1,072 milliard de dollars. La différence en moins entre les prévisions de 1983-84 et le Budget des dépenses de 1984-85 est due au fait que le gouvernement n'a pas émis de directives à ce travail de remise en état.

L'activité a trois sources de recettes, qui totaliseront selon les estimations 1 million de dollars en 1985, qui sont créditées directement au Fonds du revenu consolidé, et qui doivent être utilisées à d'autres fins.

Le matériel servant au Programme de remise en état d'embranchements ferroviaires peut être loué aux compagnies de chemin de fer lorsqu'il n'est pas nécessaire pour ce travail. Une autre source de recettes est l'intérêt que ces compagnies paient au gouvernement sur les fonds du programme de remise en état qui sont avancés tous les trimestres et qui n'ont pas été utilisés à la fin de chaque mois. Une troisième source de recettes est la location de wagons-trémiés à grain aux chemins de fer pour le transport hivernal de ce produit, lorsqu'ils ne sont pas nécessaires au transport des grains dans l'Ouest canadien.

F. Transport ferroviaire du fret

Objectifs

Contribuer à l'implantation et à l'exploitation d'un réseau ferroviaire de transport du fret, notamment des grains, qui soit sûr, efficace et suffisant, et qui aide ainsi le gouvernement fédéral à atteindre ses objectifs.

À cette fin, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- Assurer une capacité ferroviaire suffisante dans l'ensemble du pays mais surtout dans l'Ouest canadien, grâce à l'instauration de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest précontrôlée par le gouvernement.

- Aider à accroître la capacité du système de transport et de maintenance des grains afin d'ici à 1985-1986 des exportations la moitié plus nombreuses (jusqu'à 30 millions de tonnes) que celles de 1979-1980, grâce à la location ou à l'achat de wagons-trémies.

- Voir à la remise en état d'embranchements du réseau ferroviaire de base approuvé par le gouverneur en conseil, pour permettre aux wagons ayant un poids brut de 100 000 kg de circuler à une moyenne de 50 km/h à longueur d'année.

- Surveiller sélectivement le transport ferroviaire du fret au Canada et, s'il y a lieu, instaurer des lignes de conduite et des programmes tels que les programmes de transport ferroviaire spéciaux relatifs à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve, pour assurer un niveau suffisant de services ferroviaires d'un océan à l'autre.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 16 % du total des dépenses du Programme pour 1984-1985, et 18 % du total des années-personnes. La plupart des dépenses (96 %) sont des contributions versées aux compagnies ferroviaires des fer au titre des frais de remise en état d'embranchements ferroviaires des Prairies, et à la Commission canadienne du blé pour la location et l'achat de wagons-trémies à grain.

Tableau 36: Paiements à CN Marine Inc. et au CN par service de traversier (année civile)

Services de traversier	Frais admissibles Recettes		Sub-ventions		Niveaux des subventions fédérales	
	Prévus 1984	Prévus 1984	Prévus 1983	Prévus 1982	Réels 1981	Réels 1981
	(en milliers de dollars)					
	(en pourcentages)					

North Sydney/Port-aux-Basques
- Par eau
59 166 13 608

- Par chemin de fer
25 341 4 189

North Sydney/Argenta

Service de cabotage de Terre-Neuve

Cap Tourmentin/Borden

- Par eau

- Par chemin de fer

Digby/St. John

Yarmouth/Bar Harbor*

Yarmouth/Portland

Intérêts

Totaux

* Le service Yarmouth/Portland a pris fin le 31 décembre 1982, et le service Yarmouth/Bar Harbor, qui n'était qu'un service estival, est devenu un service offert à longeur d'année. Selon les estimations, des économies d'environ 2,5 millions de dollars seront réalisées en 1983-1984.

Achat du CN (non budgétaire): Un fonds de 164,8 millions de dollars a été établi pour financer l'acquisition d'immobilisations par

CN Marine Inc. Le solde initial de ce fonds créé en vertu de l'Accord

tripartite a été augmenté de 21,7 millions de dollars en 1983-1984. Sur

ce total, un montant de 6,7 millions de dollars constitue une allocation

au titre de l'inflation, qui se rapporte à des fonds non dépenses confor-

mément au plan initial et, et les 15 autres millions représentent une

contribution du ministère de l'Expansion industrielle régionale en vue de

la mise en service d'un navire nommé le Gulfspan. Aux termes de l'accord

tour, doit utiliser les fonds qu'il reçoit ainsi pour acheter des actions

de sa filiale, CN Marine Inc.

La plupart des fonds d'immobilisations actuels sont utilisés par

CN Marine pour acquérir un nouveau traversier, le Gulfspan. Le solde,

soit 13,2 millions de dollars, sera probablement révisé à la baisse en

1984-1985. Par la suite, il est prévu que CN Marine Inc. financera ses

acquisitions de capital grâce à des bénéfices non répartis ou à des fonds

versés par le CN.

Les marchés d'exploitation suivent l'année civile et correspondent ainsi à l'exercice financier des entreprises. Le tableau 34 indique la répartition des paiements prévus pour 1984-1985, par année civile.

Tableau 34: Répartition des paiements à CN Marine Inc. et au CN prévus pour 1984-1985, par année civile (en milliers de dollars)

Année civile 1984		Année civile 1985	
Paiements prévus	162 707	Provisions pour le premier trimestre	42 536
Moins le financement assuré			
à même les crédits des		années précédentes	40 536
			122 171
			164 707

Tableau 35: Raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. et au CN par année civile (en milliers de dollars)

Le tableau 35 indique la raison du niveau des paiements à CN Marine Inc. et au CN pour l'année civile 1984. Le tableau 36 donne le détail de ces paiements par service de traversier offert.

Prévus 1984		Prévus 1985		Réels 1982		Réels 1981	
Depenses de fonctionnement	156 437	145 826	146 372	138 719			
Amortissement	12 100	11 400	8 517	8 464			
Administration et autres postes non attribués	19 800	18 888	16 725	16 833			
Depenses totales	188 337	176 114	171 614	164 016			
Allocation pour bénéfices	20 000	20 400	16 507	9 313			
Frais admissibles (totaux)	208 337	196 514	188 121	173 329			
Recettes provenant des usagers	45 130	42 179	37 451	34 255			
Revenu en intérêts	500	800	1 888	1 974			
Paiements du gouvernement fédéral	162 707	153 535	148 782	137 100*			

* En 1982, un paiement de 5,9 millions de dollars a été effectué pour respecter les clauses d'indemnité de vie chère relatives aux employés des compagnies précitées. Ce paiement avait trait à l'année d'exploitation 1981, mais il n'a pas pu être établi avant 1982. Les montants indiqués ci-haut n'en tiennent pas compte.

Tableau 33: Subventions versées pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés

Services		Frais admissibles		Recettes		Sub- ventions		Niveaux des subventions fédérales		(Pourcentages des frais admissibles)	
		Budget des dépenses	1984-1985			Budget des dépenses	1984-1985				
			1983-1982-1981				1983-1982-1981				

Transporteurs privés		Wood Islands I.A.P.-É./ Caribou (N.-É.) (Northumberland Ferries Ltd.)		Sainte-Barbe (T.-N.)/ Blanc-Sablon (Québec) (Northern Cruiser Ltd.)		Souris (I.-P.-É.)/ Cap-aux-Méules, (Québec) (C.T.M.A.)		Black's Harbour (N.-B.)/ North Head (N.-B.) (Coastal Transport Ltd.)		Argenta, Petite Forte, et Little Paradise dans la baie de Placentia (Pudlister Trading Co. Ltd.)		Montreal (Québec) à Corner Brook/ St. John's (T.-N.) Services de transport des marchandises (Newfoundland Steamship Limited)		Subvention non octroyée		Totaux																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,3	65,9	66,5	67,7	66,5	60,3	55,5	56,8	49,4	51,2	50,5	32,2	35,7	32,7	49,7	533	850	61,5	55,5	56,8	60,

Services de traversier et de cabotage - Paiements à CN Marine et au CN:

depuis le 1^{er} janvier 1979, CN Marine Inc. offre des services de Transports Canada. Ce dernier a également conclu des marchés avec CN Marine Inc. pour le transport de wagons par traversier depuis le continent jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. Ces marchés sont négociés de nouveau chaque année, sous réserve des conditions et modalités de l'accord tripartite conclu entre Transports Canada, le CN et CN Marine Inc., qui a récemment fait l'objet d'un examen.

- Terre-Neuve, Québec et la Colombie-Britannique. Cinq exploitants de services de traversier privés de la côte est.
- CN Marine Inc. (et la société mère, le Canadian National), qui exploite cinq services de traversier pour voyageurs et véhicules routiers, deux services de traversier-rail dans les provinces de l'Atlantique, et le service de cabotage de Terre-Neuve.

Politique, planification et administration: Ce composant possède les ressources nécessaires pour dresser et appliquer des lignes de conduite, des plans et des programmes relatifs à tous les aspects de l'aide au transport par eau et des services connexes subventionnés par le gouvernement fédéral. Ses attributions comprennent l'établissement de niveaux de services pour le transport par eau subventionné, la négociation et la surveillance du rendement à la lumière de marchés d'exploitants de services de traversier privés, la négociation d'accords avec des gouvernements provinciaux pour l'exploitation de services de traversier à frais partagés, et l'apport d'une contribution convenable du gouvernement fédéral aux services de traversier et de cabotage interprovinciaux et intra-provinciaux.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de traversier et de cabotage - Paiements aux provinces: En échange d'un engagement pris par les provinces de Terre-Neuve et de Québec de fournir des services suffisants dans des régions déterminées, et par la Colombie-Britannique d'assurer des services convenables de transport des voyageurs et des marchandises sur la côte ouest en général, le ministère des Transports verse une subvention annuelle au gouvernement de chacune de ces trois provinces. Chaque subvention est modifiée tous les ans pour tenir compte des fluctuations de l'indice des prix à la consommation dans les villes de Vancouver, Saint-Jean (T.-N.) et Québec. Le tableau 32 indique les paiements effectués ou à effectuer.

Tableau 32: Subventions aux provinces (en milliers de dollars)

	Réelles 1981-1982	Réelles 1982-1983	Prévues 1983-1984	Budget des dépenses 1984-1985
Colombie-Britannique	11 011	12 542	13 684	14 380
Terre-Neuve	1 737	1 958	2 140	2 247
Québec	2 198	2 472	2 734	2 875
Totaux	14 946	16 972	18 558	19 500

Services de traversier et de cabotage - Paiements à des exploitants privés:

Les subventions sont versées à des exploitants privés pour leur permettre d'assurer les services de traversier et de cabotage pour voyageurs et marchandises. Tous les services de traversier sont interprovinciaux, sauf celui de Black's Harbour/Grand-Manan au Nouveau-Brunswick, et celui de la baie de Plaisance, à Terre-Neuve. Le tableau 33 indique les subventions pour l'acquisition de services de traversier appartenant à des transporteurs privés.

Tableau 31: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses principal		1982-1983		1982-1983		Différence	
Réel	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Budgetaire							
Paiements relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:							
Les provinces	16 972	-	16 731	-	-	241	-
CN Marine	11 256	-	15 077	-	-	(3 821)	-
La Société des Transports du Nord Limitée	153 063	-	152 872	-	-	191	-
	1 143	-	400	-	-	743	-
Politique et administration*	182 434	-	185 080	-	-	(2 646)	-
Totaux	184 216	26	188 047	27	(3 831)	(1)	(1)
Non budgétaire							
Achat d'actions du CN	47 368	-	38 400	-	-	8 968	-
*Y compris des immobilisations de 310 000 \$ (932 000 \$ dans le Budget des dépenses principal)							

Explication de la différence: Les fonds nécessaires à l'achat d'actions du CN ont dépassé les prévisions initiales à cause de l'accélération des paiements faits au titre de la construction d'un nouveau navire, le Gulfspan. Les paiements faits à l'origine, parce que le gouvernement a racheté un accord qu'il avait conclu avec l'un d'entre eux (La Newfoundland Steamships Limited). En outre, des économies d'environ 4 millions de dollars ont été réalisées en 1982-1983, par rapport à 1981-1982, à cause de l'amélioration de la productivité, de la réduction du nombre de ports desservis par le service de cabotage de Terre-Neuve, et de la modification de la liaison North Sydney-Argenta, qui est maintenant assurée par un seul navire plutôt que par deux.

Description

Paiements au titre des services de traversier et de cabotage: La politique fédérale limite l'admissibilité à l'aide financière au transport par eau aux services prévus par la Constitution ou remplaçant ces derniers, aux services de cabotage de Terre-Neuve, aux services qui offrent des possibilités de développement particulières et à ceux qui desservent des localités éloignées. Les services prévus par la Constitution sont les services de traversier que le gouvernement fédéral doit appuyer en vertu des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération. Les bénéficiaires de l'aide fédérale en vertu de la politique en question sont les suivants:

Tableau 30: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	Prévisions	Différence		
			A-P	A-P

Budgétaire

Paléments relatifs aux services de traversier et de cabotage assurés par:

Les provinciales	19 500	-	18 558	-	942
Des exploitants privés	11 310	-	9 294	-	2 016
CN Marine	164 707	-	156 864	-	7 843
La Société des Transports du Nord Limitée*	-	-	1 160	-	(1 160)

Politique et administration	2 750	27	2 751	27	(11)
Totaux	198 267	27	188 627	27	9 640
Non budgétaire	13 226	-	69 084	-	(55 858)

*Les ressources nécessaires au réapprovisionnement du Keewatin assurées par la Société des Transports du Nord Limitée, et la responsabilité de ce réapprovisionnement, seront cédées au Programme du transport par eau pour 1984-1985 et les années subséquentes.

L'affrètement annuel de quatre navires appartenant à Transports Canada produit des recettes. Ces dernières, estimées à 1 million de dollars en 1984-1985, sont versées directement au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées aux fins de l'activité concernée.

Rendement financier de 1982-1983: Le tableau 31 indique les différences variables constatées entre les dépenses budgétaires et non budgétaires réelles de 1982-1983 et les dépenses budgétaires et non budgétaires prévues de la même année. Dans l'ensemble, les besoins financiers ont dépassé de 2 % ceux qui avaient été envisagés à l'origine.

Objectifs

Voilà à la mise en place et à l'exploitation de services de cabotage et de traversiers sûrs, efficaces et suffisants, conformément aux engagements pris en vertu des Conditions de l'entrée de l'Île-du-Prince-Édouard dans la Confédération et des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada, ainsi que des responsabilités assumées d'après des décisions de principe du gouvernement.

À cette fin, les initiatives suivantes sont prévues pour 1984-1985:

- Maintenir les niveaux de services actuels et s'efforcer d'améliorer le rendement des exploitants.
- Limiter la croissance des subventions nécessaires grâce à de meilleures méthodes de passation des marchés et à un contrôle plus rigoureux des frais.
- Négocier des changements à apporter aux arrangements en vertu desquels Terre-Neuve et le Québec reçoivent des paiements d'appui aux services de traversier.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 18 % du total des dépenses du Programme en 1984-1985, et 9 % du total des années-personnes pendant la même année. Les subventions, contributions et paiements faits à CN Marine au titre des services de traversier et de cabotage constituent pour leur part 99 % des dépenses prévues pour l'activité en question.

Tableau 29: Contributions au Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales, par province (en milliers de dollars)

	jusqu'à									
	1976-1977	1977-1978	1978-1979	1979-1980	1980-1981	1981-1982	1982-1983	1983-1984	Prévisions de	
Totaux										
(en milliers de dollars)										

	C.-B.	A1b.	Sask.	Man.	Qué.	N.-É.	N.-B.	I.-P.-É.	T.-N.	Totaux
(1)	6 401	20 194	7 500	6 435	-	5 175	8 500	4 423	-	92 113
(2)	-	8 048	2 500	2 500	-	10 254	4 449	2 242	-	45 993
(3)	3 599	2 500	2 500	2 500	-	-	-	-	-	67 390
(4)	-	2 500	2 500	13 889	-	15 049	8 360	2 989	9 805	70 581
(5)	-	5 885	2 500	6 158	-	1 522	9 661	1 346	3 628	23 657
(6)	-	-	7 500	-	-	-	7 681	-	583	8 264
(7)	-	-	-	-	-	6 892	5 747	1 449	-	39 330
(8)	-	-	-	-	10 851	8 200	8 000	1 800	12 100	72 934
(9)	-	-	-	-	19 811	8 960	8 000	8 960	10 188	420 262
(10)	12 500	43 332	22 434	16 471	30 662	47 092	44 748	2 022	57 640	
(11)	704	-	40 576	60 184	8 960	8 960	8 960	10 249	10 188	

(1) Programme d'amélioration de routes du nord des Prairies
 (2) Autres programmes de financement routier (transférés du MCR)
 (3) Programme des projets spéciaux de relance (PPSR)
 (4) Transports Canada ne tient aucun registre indiquant les nombres cumulatifs de milles ou de kilomètres de routes qui ont été améliorés. Dans certains cas, par exemple celui de la pose définitive du revêtement, les projets exécutés constituent la dernière étape de travaux qui ne sont pas réalisés en vertu du Programme, certains travaux de nivellement effectués dans le cadre de ce dernier ne seront pas terminés à cause du manque de temps et de restrictions financières. A ce jour, les résultats des programmes de renforcement ou d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique sont les suivants:

N.-É. 197,8 km de routes ont été nivelées, stabilisées, et ont donné lieu à la construction d'ouvrages tels que des échangeurs: 440,2 km de routes principales, de bretelles d'échangeurs, de voies de raccorçement, etc., ont reçu leur revêtement définitif; cinq ponts ont été construits et un autre a été amélioré; un passage supérieur et un échangeur ont été élargis.
 N.-B. 130,9 km de routes ont été nivelées, 201,1 km ont été asphaltés, 15,2 km ont été essartés, et quinze ouvrages (trois ponts, un échangeur et onze passages supérieurs ou inférieurs) ont été construits ou améliorés.
 I.-P.-É. 62,4 km de routes ont été remis en état et asphaltés; deux ouvrages (ponts et approches) ont été construits.
 T.-N. 240,7 km de routes ont été reconstruits et asphaltés, 246,8 km ont été nivelés, et 70 km ont été déblayés; deux ouvrages ont été construits et quatre autres ont été améliorés.

Données sur le rendement et justification des ressources

Développement du réseau routier: Une seconde phase du Programme de renforcement ou d'amélioration des routes principales a été approuvée par le cabinet en 1982, pour les trois provinces maritimes (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard). Elle prévoit une dépense totale de 84 millions de dollars, dont un montant estimatif de 23 millions de dollars en 1984-1985. Une phase II semblable a également été approuvée la même année pour Terre-Neuve, où la dépense du gouvernement fédéral totalisera 36 millions de dollars, dont un montant estimatif de 9,06 millions de dollars en 1984-1985. Le programme actuellement exécuté à Terre-Neuve est un programme triennal (de 1982-1983 à 1984-1985), et les accords conclus avec les provinces maritimes doivent durer cinq ans (de 1982-1983 à 1986-1987). De 1977 à 1982, le gouvernement fédéral a affecté 100 millions de dollars à la Phase I de son programme dans les quatre provinces de l'Atlantique.

Les programmes de financement routier établis en vertu d'accords de développement généraux conclus avec les provinces, qui ont été transférés du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada en 1982, prévoient l'achèvement de travaux d'amélioration et de construction de routes en Colombie-Britannique, au Nouveau-Brunswick et au Québec.

D'autres programmes de financement routier, mis sur pied en vertu du Programme des projets spéciaux de relance et visant à la construction et à l'amélioration de routes principales et secondaires choisies du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, ont été approuvés par le Cabinet en 1983-1984. Au nombre de deux, soit un par province, ce sont des programmes triennaux (de 1983-1984 à 1985-1986) qui obligeront le gouvernement fédéral à dépenser un total de 35 millions de dollars à Terre-Neuve et de 42 millions de dollars au Nouveau-Brunswick au cours de la période visée.

Explication de la différence: La différence résulte des mesures importantes ci-après ajoutées au Programme après avoir été approuvées dans le Budget des dépenses supplémentaire de 1982-1983:

- L'instauration de la Phase II du Programme de renforcement et d'amélioration de routes des provinces maritimes (14,1 millions de dollars) et de Terre-Neuve (12,1 millions de dollars).
- Le transfert du Programme de financement routier, en vertu d'accords de développement généraux conclus avec les provinces, du ministère de l'Expansion économique régionale à Transports Canada (13,1 millions de dollars).

Description

Paiements pour la construction de routes: Le gouvernement fédéral conclut des accords de partage des frais avec les provinces pour le renforcement et l'amélioration des routes principales et d'autres routes choisies. Les programmes de construction de routes offrent des avantages tels que l'accroissement de la sécurité, l'augmentation de la capacité, la diminution des frais des usagers de la route, l'instauration de limites de chargement des véhicules moins restrictives, et la réduction des périodes de déplacement.

Politique et administration: Cette composante possède les ressources nécessaires pour élaborer, instaurer et surveiller des politiques et des programmes relatifs à la construction de routes et aux activités des transporteurs routiers. Ses responsabilités comprennent la négociation et l'application d'accords de construction routière, ainsi que la réalisation d'évaluations techniques et économiques de programmes routiers. L'attribution consistant à assurer la réglementation des activités extra-provinciales des transporteurs routiers a été déléguée aux provinces en vertu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur. La direction générale du Transport routier est chargée de promouvoir l'uniformité des règlements provinciaux et d'élaborer des lignes de conduite fédérales visant à faire en sorte que ces règlements ne nuisent ni à l'efficacité ni à la rentabilité du camionnage et du transport par autocar interprovinciaux et internationaux.

Tableau 27: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985		Prévis		1985-1984		Différence
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	

Paléments pour la construction

de routes:

Phase II du Programme des

Maritimes

Phase II du Programme de

Terre-Neuve

Accords de développement

général (MEER)

Programme des projets spéciaux

de relance - Terre-Neuve

Programme des projets spéciaux

de relance - Nouveau-Brunswick

Nota 1: Ce montant comprend un paiement de 300 000 \$ fait à la division Terra Transport pour la rénovation de la gare routière de Windsor.

Nota 2: Ce montant comprend des immobilisations de 200 000 \$.

Rendement financier de 1982-1983: Le tableau 28 résume les changements importants survenus dans les besoins financiers en 1982-1983.

Tableau 28: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Réel		1982-1983		1982-1983		Différence
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	

Paléments pour la construction de routes:

Phase II du Programme des

Maritimes

Phase II du Programme de

Terre-Neuve

Accords de développement

général (MEER)

Politique et administration

* Ce montant comprend un paiement de 236 000 \$ pour l'amélioration du transport par autocar dans les Maritimes.

D. Transport routier

Objectifs

Promouvoir l'écoulement sûr et efficace des gens et des marchandises par véhicule automobile, à travers les frontières provinciales et internationales, et s'assurer de l'existence et du bon entretien d'un réseau routier couvrant l'ensemble du Canada, tant sur le plan national que sur le plan régional.

Les buts et les initiatives devant permettre de réaliser ces objectifs sont les suivants:

- Poursuivre avec les provinces et l'industrie du transport routier les efforts visant à accroître l'uniformité des règlements, à réduire le nombre des règlements inutiles ou à supprimer ces derniers, ainsi qu'à surveiller et à améliorer les réglementations canadienne et américaine du camionnage.
- Exécuter le Programme fédéral-provincial de renforcement ou d'amélioration des routes principales (Phase II) dans les provinces de l'Atlantique, où des contributions totalisant 32,06 millions de dollars seront versées en 1984-1985 pour appuyer l'amélioration de tronçons du réseau national de routes principales.
- Administrer les 29,9 millions de dollars qui seront dépensés pour aider Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick à construire des routes et à améliorer certaines routes principales et secondaires choisies en vertu du Programme des projets spéciaux de relance exécuté par le gouvernement fédéral.
- Réaliser et coordonner un projet triennal de transport par autocar des voyageurs handicapés (service Roadcruiser) à Terre-Neuve.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 5 % du total des dépenses du Programme en 1984-1985, et 7 % du total des années-personnes.

Budget des dépenses		Prévisions		Différence	
1984-1985		1983-1984			
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
1 400	34	1 341	34	59	-
Normes et recherches					
3 947	51	3 791	52	156	(1)
Activités relatives à la sécurité et à l'énergie					
2 707	29	2 601	29	106	-
Centre d'essais pour véhicules automobiles					
5 878	24	5 657	24	221	-
Planification et activités régionales					
13 932	138	13 390	139	542	(1)

Tableau 26: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et dépenses de l'activité et des années-personnes par composante.

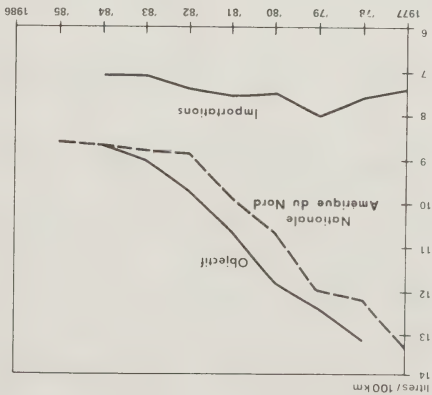


Tableau 24: Consommations de carburant moyennes des nouveaux véhicules automobiles

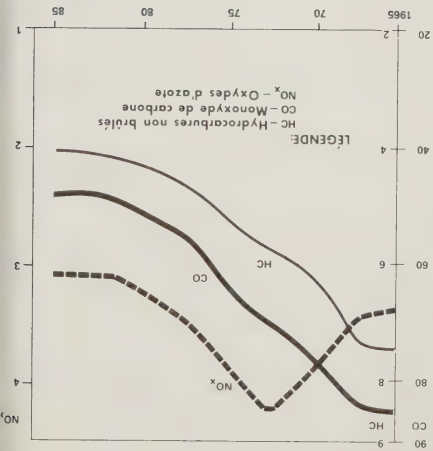


Tableau 25: Taux d'émissions moyens prévus des véhicules automobiles

Consommation de carburant: Le Canada consomme actuellement environ 3,2 millions de tonnes de pétrole par année. Environ 30 % de ce pétrole est consommé par des voitures particulières et des camionnettes, et 15 % par des véhicules utilitaires. En janvier 1976, le gouvernement a annoncé un programme d'économie de carburant axé principalement sur les voitures de tourisme appartenant à des particuliers. Les constructeurs d'automobiles ont accepté volontiers de s'y conformer. Pour définir ce programme et en surveiller le respect par l'industrie, les responsables du Programme des transports de surface ont produit des lignes directrices et des méthodes d'essai normalisées, vérifié les données des plaintes et mené des enquêtes sur l'équipement des véhicules et la transmission au public de données relatives à la consommation. Comme l'indique le tableau 24, ces mesures ont contribué depuis 1973 à réduire la consommation de carburant moyen des voitures neuves au Canada. Pour s'assurer que la consommation de carburant des véhicules automobiles continuerait de diminuer, le Parlement a adopté en 1982 la loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Le gouvernement a approuvé pour 1984-1985 un montant supplémentaire de 225 000 \$, ainsi que trois autres années - personnes, pour permettre d'élaborer et d'évaluer un projet de normes de consommation de carburant pour la période postérieure à 1985, d'établir de meilleurs systèmes de données et de rédiger des règlements d'appui.

Emissions des véhicules: Un facteur lié étroitement à la baisse de la consommation de carburant est la quantité d'émissions des véhicules souhaitée. Le Ministère a élaboré des normes visant à réduire la pollution atmosphérique, avec la collaboration étroite d'environnement Canada et d'Énergie, Mines et Ressources Canada, ainsi que d'organismes nord-américains dont les activités ont trait à l'ingénierie et aux automobiles, dont le nombre et la diversité sont fonction de l'évolution technologique, et en fait l'essai pour voir s'ils sont conformes aux normes de consommation de carburant et aux normes anti-pollution. Il effectue des analyses des incidences socio-économiques avec Environnement Canada, en vue d'apporter les modifications envisagées aux normes anti-pollution (gaz d'échappement) pour la période qui suivra 1985.

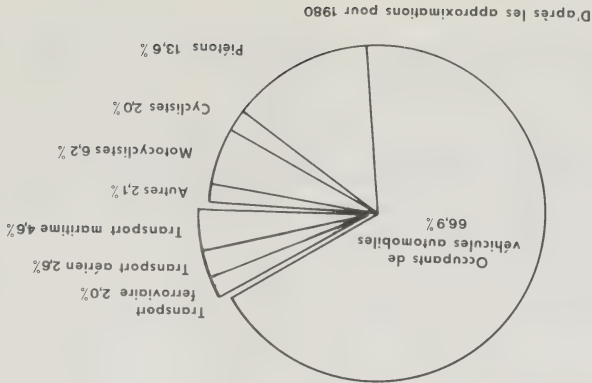
Le tableau 25 indique les taux d'émissions nocives prévus, compte tenu du remplacement des anciens véhicules par de nouveaux véhicules satisfaisant aux normes en vigueur.

Grâce aux programmes de sécurité routière de Transports Canada, aux efforts des entreprises, le taux canadien de mortalité routière a diminué de 31 % de 1974 à 1978. Depuis 1978, les activités de ces programmes ont contribué à faire baisser encore le taux de mortalité routière (voir le tableau 22), surtout grâce à l'accroissement de la sécurité automobile et à la détermination de mesures de sécurité rentables qui ont par la suite été prises par d'autres paliers de gouvernement. Comme la réduction du nombre de morts sur les routes constatée en 1982 aura peut-être été une anomalie à cause surtout des conditions économiques, les efforts se poursuivront pour accroître la sécurité automobile et collaborer avec les gouvernements provinciaux pour freiner les augmentations prévues du nombre de morts sur les routes par suite de la reprise économique. En consultant le tableau 23, on voit que 90 % de tous les accidents occasionnés par les transports continuent de se produire sur les routes.

Tableau 22: Nombres de conducteurs tués par rapport aux kilomètres parcourus

1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Population en millions	22,0	22,4	22,7	23,0	23,3	23,5	23,7	24,3	25,0	
Kilomètres-véhicules en millions	161	169	174	179	185	194	200	216	181	
Pourcentages de port de la ceinture de sécurité	N.A.	N.A.	22%	N.A.	43%	36%	43%	36%	46%	
Tués	6 706	6 290	6 061	5 307	5 253	5 426	5 751	5 459	4 169	
Tués par 100 millions de kilomètres parcourus	4,2	3,7	3,5	3,0	2,8	2,8	2,9	2,7	2,5	2,3
OBJECTIF										2,3
PRÉVISION 222										

Tableau 23: Pourcentage de morts par mode de transport, selon les données reçues des provinces



Certaines ressources financières serviront à l'achat de véhicules utilisés pour les essais de conformité et à l'achat ou à la modification de matériel d'essai pour le Centre d'essais pour véhicules automobiles. Une contribution de 147 000 \$ sera versée à l'Association des routes et transports du Canada. Cet organisme a but non lucratif dont les membres sont des bénévoles (ce sont des représentants du gouvernement fédéral, des provinces et des municipalités, des transporteurs, des fabricants, des experts-conseils, etc.) s'intéresse aux aspects politiques, économiques et techniques de tous les modes de transport. En outre, les contributions en vue de recherches sur les mesures à prendre seront faites à des organismes, des agences, des associations et des institutions qui effectuent des recherches, élaboreront ou évalueront des études de problèmes de sécurité routière ou des mesures de prévention des accidents qui influent sur les usagers de la route, les véhicules ou le réseau routier.

Sécurité routière: Les recherches et les activités d'élaboration de normes continueront de se concentrer sur l'amélioration de la sécurité automobile, et surtout sur les dispositifs de retenue des occupants, le circuit de freinage et l'éclairage des véhicules, ainsi que le transport des handicapés. Pour assurer la conformité de l'industrie automobile aux normes de sécurité, il faudra faire l'essai d'environ 100 véhicules (au Centre d'essais pour véhicules automobiles) et 2500 pièces de véhicule, effectuer des vérifications techniques touchant 700 fabricants ou importateurs, enquêter sur 1500 plaintes du public et surveiller le déroulement des campagnes de rappel. Environ 1000 enquêtes détaillées sur des accidents appuieront les recherches et les activités d'élaboration de normes. Des renseignements techniques sur la sécurité routière et la sécurité automobile, sur l'économie du carburant et les émissions des véhicules seront fournis aux Canadiens.

Données sur le rendement et justification des ressources

Planification et activités régionales	Tenue d'enquêtes sur des accidents; élaboration et diffusion de renseignements techniques.
Centre d'essais pour véhicules automobiles	Exécution de programmes d'essais des véhicules automobiles; réalisation de programmes d'amélioration des véhicules automobiles à l'intention de clients d'autres gouvernements ou du secteur privé.
Activités relatives à la sécurité automobile et à l'économie de l'énergie	Vérification de la conformité aux normes et aux dispositions du programme d'économie du carburant; tenue d'enquêtes sur les plaintes du public au sujet de prétendus défauts, et sur les correctifs apportés par les fabricants ou les importateurs.

5-32 (Transports de surface)

Établissement de bases de données et de statistiques nationales connexes; recherches; établissement de normes.

Functions

Services

Ces fonctions sont remplies par les services suivants de la direction générale de la Sécurité routière et de la Réglementation automobile :

- les recherches en matière de sécurité routière et de normes de sécurité relatives aux nouveaux véhicules automobiles et à leurs pièces;
- la consommation de carburant;
- les émissions des véhicules.

Même si les gouvernements provinciaux ont la responsabilité de construire et d'exploiter les réseaux routiers, il appartient au gouvernement fédéral d'élaborer, d'instaurer et de surveiller les politiques et les programmes portant respectivement sur:

Description

Réglementation routière et automobile	11 626 145	10 473 131	1 153 14
Sécurité routière et automobile	11 626 145	10 473 131	1 153 14
Réglementation routière et automobile	11 626 145	10 473 131	1 153 14

Tableau 21: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Rendement financier de 1982-1983: Les besoins financiers réels de 1982-1983 ont dépassé de 11 % ceux qui avaient été prévus à l'origine. Il a fallu y répondre pour maintenir des niveaux de services minimums dans le domaine de la vérification de la conformité aux normes et celui des enquêtes sur les défauts de véhicules automobiles, en particulier dans le cas du Centre d'essais pour véhicules automobiles et des équipes d'enquête sur des accidents. Les ressources financières et les années-personnes supplémentaires ont été réaffectées à partir d'autres champs d'activité du Programme ainsi que d'un programme spécial d'emplois d'étudiants créé par le gouvernement fédéral.

Les recettes proviennent du recouvrement des frais d'utilisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles auprès des clients qui relèvent d'autres gouvernements ou appartiennent au secteur privé, ainsi que de l'allocation de biens d'équipement tels que les véhicules, une fois les essais terminés. Estimées à 0,3 million de dollar en 1984-1985, elles sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent pas être utilisées pour l'activité.

Objectifs

Contribuer à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes ainsi que les dommages matériels occasionnés par l'utilisation des véhicules automobiles, en augmentant la sécurité de ces derniers; à améliorer la santé des gens en réduisant les émanations de gaz et de vapeurs des nouveaux véhicules automobiles; à économiser l'énergie en réduisant la consommation de carburant moyenne de ces derniers.

À cet égard, les buts à atteindre et les initiatives à prendre sont les suivants:

- Contribuer à diminuer le nombre de morts sur les routes pendant la période de 1984 à 1988, par rapport à celui de la période de 1979 à 1983, en améliorant les normes de sécurité des véhicules automobiles et des dispositifs de retenue d'enfant, en augmentant le nombre des renseignements sur la sécurité fournis au public, et en exécutant avec les gouvernements provinciaux des programmes visant à accroître le port de la ceinture de sécurité et à réduire la conduite avec facultés affaiblies.
- S'assurer que les nouveaux véhicules permettront d'atteindre l'objectif de consommation de carburant de 1985, soit 8,6 L/100 km, et informer le public des cotes de consommation de carburant de toutes les voitures neuves vendues au Canada.
- Faire en sorte que les nouveaux véhicules automobiles ne dépassent pas les niveaux prescrits en matière d'émissions d'hydrocarbures (2,0 g/mi), d'oxyde de carbone (25,0 g/mi) et d'oxydes d'azote (3,1 g/mi).

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1 % du total des dépenses relatives au Programme en 1984-1985, et 46 % du total des années-personnes.

Tableau 20: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses		Prévues		Différence	
1984-1985		1983-1984		1983-1984	
\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
13 932	138	13 390	139	542	(1)

Sécurité routière et Réglementation automobile

provinciaux.

Les travaux de construction de croisements étagés, ils permettent d'éliminer des passages à niveau dangereux, ce qui accroît invariablement la sécurité. En 1974, le nombre d'accidents survenus à des passages à niveau a été de 1074 et il y a eu 114 morts, alors qu'en 1982, il y a eu 697 accidents qui ont provoqué la mort de 76 personnes. Nous prévoyons que période, le nombre des blessés est tombé de 664 à 357. L'année civile 1983 donnera lieu à d'autres diminutions dans toutes les catégories, même si l'immatriculation des véhicules automobiles a augmenté de 25 % depuis 1975. La diminution des taux de mortalité routière aux passages à niveau n'est pas uniquement attribuable au remplacement d'un bon nombre de ces derniers par des croisements étagés, mais résulte également d'autres programmes de sécurité routière fédéraux et provinciaux.

Le Programme des projets spéciaux de relance comprend neuf projets de construction de croisements étagés en Ontario et au Nouveau-Brunswick. La contribution du gouvernement fédéral s'élève à 21,25 millions de dollars. Le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un total de 23,75 millions de dollars au titre du projet de déplacement de voies ferrées de Regina, dont 3 millions de dollars ont été versés en vertu du Programme d'aide aux transports urbains (PATU).

Programme des projets spéciaux de relance			
11 250	7 650	-	-
Déplacement de lignes de chemin de fer de Regina			
5 160	1 200	-	-
Autres travaux de déplacement de lignes de chemin de fer			
-	2 325	952	75
et de construction de croisements étagés			
Opération Garautrain			
16 410	11 250	1 027	

Tableau 19: Répartition des paiements pour déplacement de lignes de chemin de fer et de la construction de croisements étagés (en milliers de dollars)

Déplacement de lignes de chemin de fer et construction de croisements étagés: Le tableau 19 donne des précisions sur le financement par genre de projets. L'opération Garautrain fut un programme d'information visant à avertir les conducteurs des dangers qu'ils courent aux croisements de chemin de fer.

Les transports urbains relèvent principalement des gouvernements provinciaux et des administrations municipales. Ils constituent par conséquent une activité qui englobe l'appui financier que le gouvernement fédéral prévoit fournir en 1984-1985 pour des travaux assujettis à la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer ainsi qu'au programme d'aide aux transports urbains (PATU), programme d'une durée de six ans. Le présent PATU se terminera le 31 mars 1984. Le PATU a mis 230 millions de dollars à la disposition des provinces pour l'exécution de divers projets relatifs aux transports urbains. Les fonds ont été alloués aux provinces à raison de 10 \$ par personne (d'après le recensement de 1976).

Données sur le rendement et justification des ressources

Programme d'aide aux transports urbains: En vertu du programme qui doit expirer le 31 mars 1984, quelque 200 projets, au 1 septembre 1983, avaient reçu l'approbation définitive. Les contributions accordées par le gouvernement fédéral pour en financer l'exécution totaliseront 226,2 millions de dollars.

Tableau 18: Ventilation des projets du Programme d'aide aux transports urbains

Genre de projet	Nombre	Contributions du PATU (en millions de dollars)
Transports urbains	73	24,6
Trains de banlieue	1	28,0
Mètres de surface	1	3,7
Etudes de déplacement de lignes de chemin de fer	7	0,4
Déploiement de lignes de chemin de fer	1	3,0
Construction de croisements étages	117	166,5
	200	226,2

Les projets relatifs aux transports urbains ont été des achats d'autobus, l'amélioration d'installations d'entretien, la mise en place d'abris et de systèmes de radiocommunications pour les services de transport en commun existants, ainsi que le rachat d'entreprises privées de façon à constituer un réseau de transport public, et même l'établissement d'un service de transport en commun complet (étude du transport en commun, achat d'autobus, construction d'une installation plus solide, installation d'abris et de panneaux de signalisation, implantation d'une gare routière et d'un système de radiocommunications). Des véhicules spécialement adaptés aux handicapés ont été achetés, des voies piétonnes ont été construites et des études de la circulation ou des transports ont été effectuées. L'exécution d'un grand projet de remise en état des installations des services ferroviaires de banlieue de Montréal a exigé le versement d'une contribution de 30 millions de dollars en vertu du PATU.

B. Transports urbains

Objectifs

Accroître l'efficacité des transports urbains; améliorer les normes de qualité de l'environnement urbain et rendre plus efficace l'utilisation des terrains; économiser l'énergie, et augmenter la sécurité aux croisements de chemin de fer.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1 % du total des dépenses du Programme en 1984-1985, et 1 % du total des années-personnes. Quelque 98 % des fonds réservés à cette activité sont des contributions.

Tableau 16: Dépenses pour l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses				
1984-1985				
Prévisions				
1983-1984				
	A-P	\$	A-P	\$
Paléont pour:				
L'aide aux transports urbains	-	55 400	-	(55 400)
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étages	16 410	11 250	6	5 160
Politique et administration	2	457	6	(177)
	16 690	67 107	6	(50 417)
	2			(4)

Rendement financier de 1982-1983: Il n'y a eu aucune différence importante entre les besoins financiers réels et prévus. Il y a eu une légère différence par rapport au Budget des dépenses principal parce que l'exécution d'un projet, qui relevait de la Loi sur le déplacement des lignes et aux croisements de chemin de fer, a été assujettie plutôt au Programme d'aide aux transports urbains.

Tableau 17: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				
1982-1983				
Réel				
1982-1983				
principal				
1982-1983				
	A-P	\$	A-P	\$
Paléont pour:				
L'aide aux transports urbains	52 600	52 700	-	(100)
Le déplacement de lignes de chemin de fer et la construction de croisements étages	1 027	1 554	-	(527)
Politique et administration	289	451	6	(162)
	53 916	54 705	6	(789)

Tableau 14: Paiements au CN pour l'entretien du pont Victoria et en compensation des recettes non réalisées (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				Prévus				Réels			
1984-1985				1983-1984				1982-1983			
\$				\$				\$			
%				%				%			
664	28	664	34	664	30	664	66	664	66	664	34
1 726	72	1 536	70	1 536	70	1 271	66	1 271	66	1 271	66
2 390	100	2 200	100	2 200	100	1 935	100	1 935	100	1 935	100

Recettes non réalisées

Frais d'entretien

Voitures ferroviaires du gouvernement: En 1959, le ministre des Transports s'est chargé d'assurer un service ferroviaire aux membres de la famille royale, au gouverneur général, au premier ministre, aux membres du Cabinet, aux dignitaires étrangers visitant le Canada, aux membres des comités parlementaires, aux personnes déléguées pour affaires officielles, et aussi, conformément à l'article 292 de la Loi sur les chemins de fer, aux employés de la Commission canadienne des transports. On met en service à cette fin une rame de deux voitures qui appartient au gouvernement et qui est utilisée par la famille royale et le gouverneur général, ainsi qu'une voiture particulière louée à VIA Rail Canada Inc. et mise à la disposition du premier ministre et des membres du cabinet. Ce service est doté de quatre années-personnes (stewards).

Tableau 15: Etat récapitulatif des frais d'entretien des voitures du gouvernement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses				Prévus				Réel			
1984-1985				1983-1984				1982-1983			
\$				\$				\$			
%				%				%			
121	51	114	51	114	49	121	61	121	61	121	61
117	49	111	49	111	49	77	39	77	39	77	39
238	100	225	100	225	100	198	100	198	100	198	100

Frais de personnel

Frais d'entretien

Données sur le rendement et justification des ressources

Planification, finances et administration: Les ressources nécessaires pour l'exécution des trois accords de contribution conclus par le gouvernement fédéral et le CN, et pour l'usage et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement, totalisent 7 128 000 \$ ou 88 % des ressources disponibles.

Pensions supplémentaires - Employés de Terre-Neuve: La gestion et l'exploitation des services de chemin de fer et de navigation de Terre-Neuve, ainsi que d'une partie des services de télécommunications publics de cette province, ont été confiés à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada le 1er avril 1949. Les employés mutés ont été assujettis au Régime de pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, auquel le gouvernement de Terre-Neuve contribue financièrement dans les limites des obligations que lui imposait l'ancien régime de pensions de Terre-Neuve au titre des services antérieurs à la Confédération. Les contributions des Chemins de fer nationaux du Canada visent la période de services des employés après le 1er avril 1949, conformément à la réglementation actuelle des pensions. Depuis 1954-1955, le gouvernement fédéral supporte les frais qui n'étaient pas exigibles des deux autres parties.

Les frais que le gouvernement fédéral devra assumer en 1984-1985 sont estimés à environ 1,7 million de dollars. Après 1983, tant le nombre des pensionnés touchés par le régime que les frais du gouvernement augmenteront d'environ 10 % par année. En effet, comme le nombre d'adhérents au régime n'augmentera pas, le nombre de cotisants diminuera.

Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard: Cette caisse a été établie le 1er avril 1907 en vertu de la Loi sur la Caisse de prévoyance des

employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et elle visait à fournir des prestations de retraite ou d'invalidité aux employés. À partir d'août 1929, elle n'accepta plus aucun nouvel adhérent. Depuis 1921, on ajoute chaque année un poste au Budget des dépenses pour augmenter la pension minimum. Afin d'améliorer la situation financière du CN et de réduire le besoin manifeste d'une refonte de capital, le Cabinet a approuvé en 1967 la prise en charge du déficit de la Caisse de prévoyance par le gouvernement fédéral.

Ce déficit est estimé à 2,8 millions de dollars pour 1984-1985.

Pont Victoria: Le 1er juin 1962, le gouvernement fédéral a aboli

les péages sur le pont Victoria, à Montréal. Le 31 janvier 1963, le ministre des Transports a conclu avec le CN un accord par lequel il s'engageait à le dédommager annuellement de la perte des revenus nets provenant des péages, et à le rembourser de ses frais annuels d'entretien et de réparation de la partie routière du pont. Le tableau 14 indique les montants estimatifs des frais d'entretien et des recettes non réalisées.

Rendement financier de 1982-1983: Il n'y a eu aucune différence importante entre le rendement financier prévu et le rendement financier réel de 1982-1983, sauf pour ce qui est de ressources supplémentaires pour des études et des annonces relatives à la question du tarif du Mid-de-Corbeau.

Tableau 13: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

	Réels		Budget		Différences	
	1982-1983		des dépenses		1982-1983	
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Bureau de l'Administrateur	1 303	9	450	6	853	3
et de l'Administrateur adjoint	520	8	633	9	(113)	(1)
Politique et analyse	8 394	22	8 391	20	3	2
Planification, finances et administration*	10 217	39	9 474	35	743	4

* Comprend des contributions totalisant 7,1 millions pour les pensions relatives à Terre-Neuve, la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et le pont Victoria (dans le Budget des dépenses principal: 7,3 millions)

Description

Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint: Il gère et contrôle les activités et les ressources du Programme, et conseille le Ministère et le sous-ministre sur les questions relatives aux transports de surface.

Politique et analyse: Les fonctions consistent à examiner, à analyser et à proposer des politiques du gouvernement et du Ministère qui influent sur le Programme.

Planification, finances et administration: Les tâches principales sont d'établir et de maintenir des services efficaces de planification, d'évaluation, de prévision et de contrôle; de fournir des conseils et des renseignements financiers à la direction; d'assurer des services administratifs et de coordination pour l'exécution du Programme; d'administrer l'utilisation et l'entretien des wagons et des voitures ferroviaires du gouvernement; d'appliquer les accords de contribution conclus entre le gouvernement fédéral et le CN relativement aux pensions supplémentaires pour les employés de Terre-Neuve, à la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et au pont Victoria.

Section II

Analyse par activité

A. Direction et administration

Objectifs

Fournir au Programme une direction opportune et efficace, une analyse de politique, ainsi que des services financiers et administratifs.

Un but connexe et précis consiste à déterminer des méthodes pour améliorer la planification des transports intermodaux et intergouvernementaux de façon à répondre plus efficacement aux besoins des régions du Canada.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 1 % du total des dépenses du Programme, et 11 % de celui des années-personnes. Plus de 74 % des dépenses prévues, à son égard consistent en contributions et paiements statutaires.

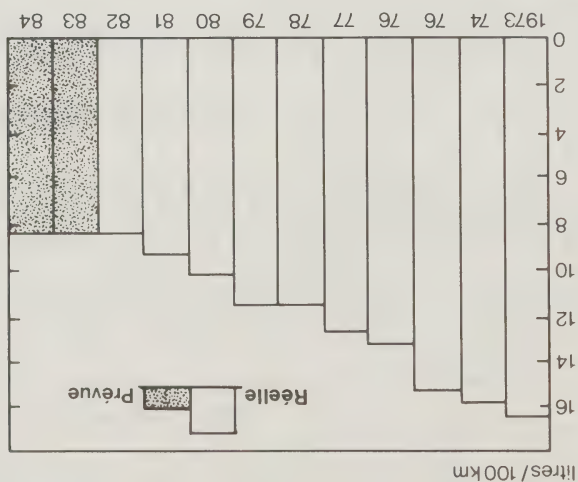
Tableau 12: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985	1983-1984	Différence
\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P

Bureau de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint	459	6	1 801	8	(1 342)	(2)
Politique et analyse	720	9	638	9	82	-
Planification, finances et administration*	8 094	20	8 509	20	(415)	-
Totaux	9 273	35	10 948	37	(1 675)	(2)

* Comprend des contributions totalisant 6 890 000 \$ pour les pensions relatives à Terre-Neuve, la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, et le pont Victoria (prévisions de 1983-1984: 7 250 000 \$).

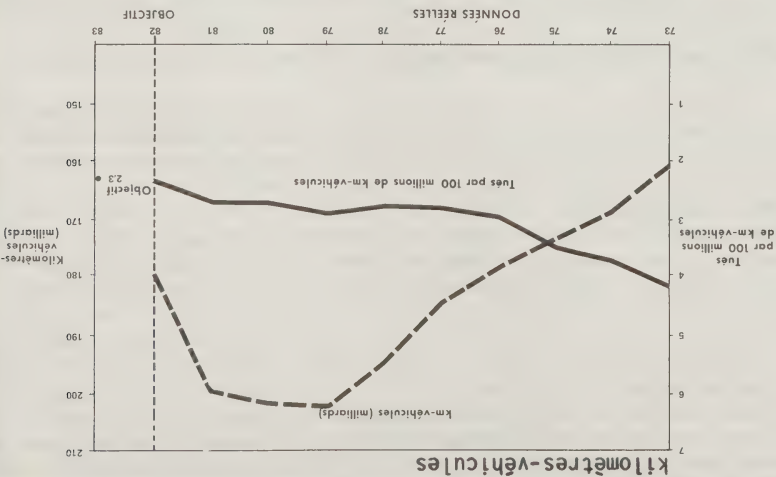
Tableau 11: Consommation moyenne de carburant pour les nouveaux véhicules vendus, en litres aux 100 kilomètres



Emissions des véhicules: Le programme du gouvernement fédéral visant à établir des normes régissant les émissions des véhicules automobiles et à les faire respecter continue à réduire les niveaux d'émissions moyens du parc automobile au fur et à mesure que des véhicules neufs remplacent les vieux. On estime que les niveaux d'émissions ont baissé dans l'ensemble de 25 à 30 % depuis 1973. D'autres renseignements figurent à la

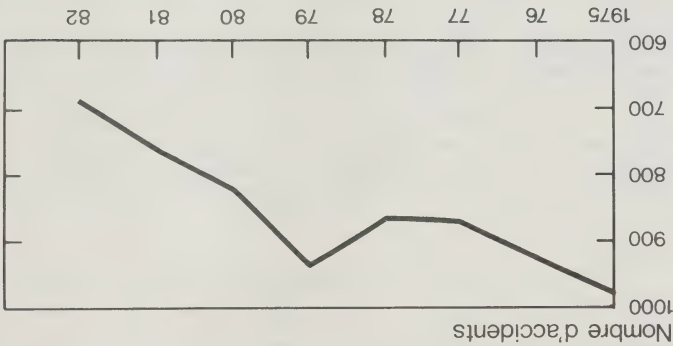
page 5-35.

Tableau 9: Nombre annuel de personnes tuées par 100 millions de



Croissements de chemin de fer: Le Programme contribue à réduire le nombre d'accidents aux croisements de chemin de fer en fournissant une aide financière pour la construction de croisements étages. On trouvera des précisions à la page 5-28.

Tableau 10: Accidents aux croisements de chemin de fer au Canada, de 1975 à 1982

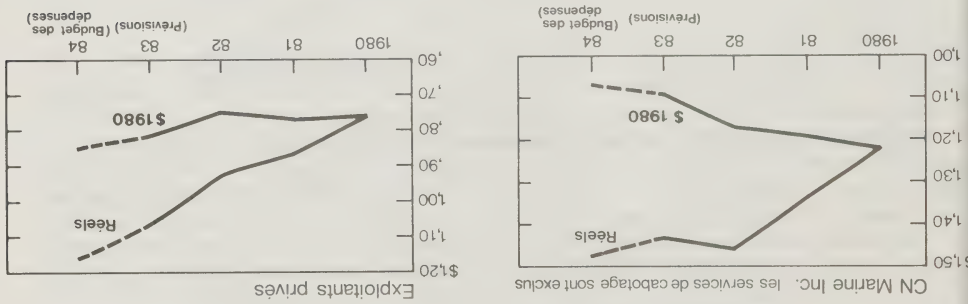


Consommation de carburant: Le Programme contribue à réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles en établissant des normes facilitatives d'économie de carburant pour les voitures neuves vendues au Canada et en surveillant attentivement la mesure dans laquelle elles sont respectées, ainsi qu'en assurant, avec l'industrie automobile et les provinces, la R et D relative à l'économie de l'énergie et touchant les routes et les véhicules automobiles. Le rendement récent et les objectifs à atteindre figurent dans le tableau 11, et ils sont indiqués plus en détail à la page 5-35.

Subventions aux services de traversier: Le tableau 8 indique la tendance constatée pour ce qui est de la subvention moyenne versée à tous les services de traversier auxquels contribue le Programme des transports de surface. Encore une fois, il faut tenir compte de la nécessité d'améliorer l'accès aux localités éloignées et de promouvoir le développement économique. La page 5-42 contient des précisions supplémentaires.

Le gouvernement fédéral remplit ses engagements constitutionnels à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve par l'entremise de CN Marine. Cette dernière exploite également, au nom du gouvernement fédéral, deux services permettant aux usagers de traverser la baie de Fundy. Ces facteurs comme l'étendue des activités, le genre de navires nécessaires, les conditions d'exploitation et le niveau de service exigé par le gouvernement n'incitent pas à comparer les frais engagés avec ceux d'autres exploitants.

Tableau 8: Subvention par mille-capacité nautique auto-équivalent offert



Nota: Le mille-capacité nautique auto-équivalent est la capacité maximum du navire en unités auto-équivalentes multipliée par le nombre de trajets du navire multiplié par le nombre de milles nautiques parcouru.

Sécurité: Les principaux champs d'activité du Programme sont la sécurité des véhicules automobiles et la sécurité aux croisements de chemin de fer.

Sécurité des véhicules automobiles: Les responsables du Programme, de concert avec les gouvernements provinciaux et l'industrie automobile, participent à l'exécution de programmes complémentaires visant à réduire le taux de mortalité routière. Le tableau 9 résume les résultats obtenus et les objectifs visés, et on trouvera des précisions supplémentaires à la page 5-33. Les réductions importantes du nombre de morts sur les routes en 1982 ont probablement été influencées par les conditions économiques et par les efforts de sécurité du gouvernement fédéral et des provinces.

* L'expression "kilomètre-voyageur payant" signifie "le déplacement d'un voyageur payant sur la distance d'un kilomètre".

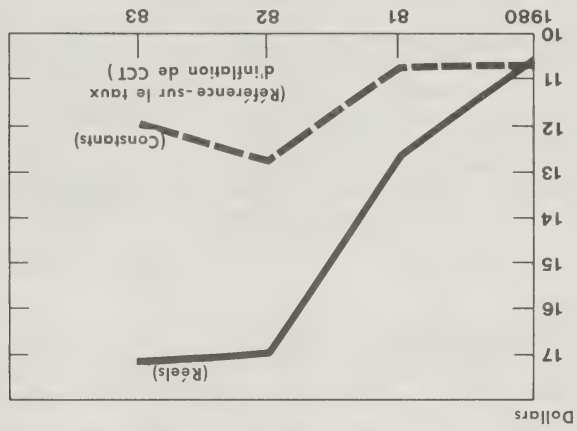


Tableau 7: Subvention moyenne par kilomètre-voyageur payant*

Programme des services ferroviaires voyageurs: L'un des critères permettant d'en mesurer l'efficacité est le niveau moyen de la subvention fédérale par kilomètre-voyageur payant. Il faut toutefois tenir compte du fait que les services ferroviaires comprennent divers genres de services, à partir des services interurbains relativement rentables jusqu'à ceux qui donnent accès à des régions éloignées. Ces derniers sont très peu rentables mais sont offerts pour répondre aux besoins de transport fondamentaux des régions desservies. La subvention par kilomètre-voyageur payant (exprimée en dollars constants) a diminué en 1983 par suite des modifications que VIA a apportées aux services et des améliorations que VIA a réalisées en matière de gestion de ses ressources.

Efficacité: Deux indicateurs importants de l'évolution du Programme vers une plus grande efficacité sont le niveau des subventions versées pour les services ferroviaires voyageurs et les services de traversier. Le Programme des transports de surface atteint les objectifs déclarés, en collaboration étroite avec divers organismes fédéraux des sociétés de la Couronne, d'autres patrons de gouvernement et avec l'industrie. Par conséquent, toute variation des résultats obtenus en matière de réalisation de ces objectifs ne peut être attribuée uniquement au rendement du Programme.

Le Programme des transports de surface atteint les objectifs déclarés, en collaboration étroite avec divers organismes fédéraux des sociétés de la Couronne, d'autres patrons de gouvernement et avec l'industrie. Par conséquent, toute variation des résultats obtenus en matière de réalisation de ces objectifs ne peut être attribuée uniquement au rendement du Programme.

activités du Programme, et on peut s'en servir avantageusement pour évaluer l'efficacité globale de ce dernier. Les tableaux 7 à 11 présentent les résultats obtenus, accompagnés de brefs commentaires et de renvois à de plus amples explications dans la section II intitulée "Analyse par activité".

A cause de ce partage de compétences et de plusieurs objectifs non mesurables, il n'existe encore aucun indicateur complet de la mesure dans laquelle le Programme permet de mettre en place un réseau national de transports de surface sûr et efficace. Il y a toutefois des moyens déterminés de mesurer la rentabilité et la sécurité des principales

Généralités: Le gouvernement fédéral poursuit ses objectifs déclarés dans le domaine des transports de surface, surtout grâce aux dépenses prévues par le Programme. Sa tâche se complique du fait que les transports de surface comprennent trois modes de transport très différents (ferroviaire, routier et chemins de fer et les services de traversier interprovinciaux relèvent presque entièrement de sa compétence, le transport routier relève principalement de celle des gouvernements provinciaux.

4. Efficacité du Programme

Transport dans les provinces de l'Atlantique: Le gouvernement fédéral continue d'évaluer certains programmes routiers et ferroviaires dans les provinces de l'Atlantique. Il n'a fait aucune recommandation quant au suivi nécessaire.

Transport par eau: La renégociation de l'accord tripartite que le gouvernement a conclu avec CN Marine et le CN s'est terminée vers la fin de l'exercice financier 1983-1984. Elle a permis de clarifier les rôles et les attributions, et d'améliorer les systèmes de gestion. En outre, une gestion complète de CN Marine a débuté.

Transport ferroviaire des voyageurs: Les réductions de services de VIA effectuées en novembre 1981 et en septembre 1982 ont influé sur le rendement pendant l'exercice financier 1982-1983. On estime que si ces réductions n'avaient pas été effectuées, les subventions nécessaires auraient dépassé de 41,2 millions de dollars les subventions réellement versées. Les investissements de VIA, financés en partie par les économies réalisées, ont entraîné surtout la rénovation de son parc de wagons actuel, l'achat de dix rames LRC supplémentaires et l'amélioration de l'infrastructure. Les contributions annuelles du gouvernement à ces investissements sont passées de 1982-1982, soit 89 millions, de 1983-1983 à un total prévu de 197,9 millions de dollars en 1984-1985. En outre, des économies importantes ont été faites en 1983-1984 par suite du programme des 6 et 5, d'une meilleure gestion du matériel, d'un nouveau système de gestion financière et de l'instauration d'un système complet d'information de gestion.

Outre les mesures prévues par la Loi, l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest a autorisé la poursuite des deux programmes portant respectivement sur l'acquisition de wagons-trémiés et la remise en état d'embranchements. En 1983-1984, le gouvernement fédéral a décidé d'acquérir 3840 wagons-trémiés pendant la période de 1983-1984 à 1985-1986, au coût estimatif de 287 millions de dollars. De plus, il a approuvé une dépense supplémentaire de 372 millions, ce qui a porté à 1,072 milliard la limite de financement du programme de remise en état d'embranchements.

3. Mise à jour des initiatives antérieures

Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest: Après avoir regroupé ses décisions en vue de l'instauration d'une politique complète visant à résoudre les problèmes posés par le transport ferroviaire dans l'Ouest, le gouvernement les a présentées au Parlement sous le titre de Loi sur le transport du grain de l'Ouest, et celui-ci les a adoptées. Cette loi prévoit:

- l'indemnisation des compagnies de chemin de fer au titre des frais légitimes que leur occasionne le transport des grains;
- un système de partage des frais de chemin de fer supplémentaires entre les expéditeurs de grains et le gouvernement, sous réserve d'une limite (appelée "flot de sécurité") selon laquelle le tarif de transport ferroviaire des grains ne peut pas dépasser un certain pourcentage du prix de vente de ces derniers;
- l'établissement d'un Office de transport du grain et d'un Comité supérieur du transport du grain pour promouvoir l'accroissement de l'efficacité du réseau, élaborer des garanties de rendement et assurer la répartition des wagons;

- l'instauration d'un rôle spécial pour la CCT en ce qui a trait à la détermination des frais occasionnés aux compagnies de chemin de fer par le transport des grains, à l'exécution des versements faits à ces dernières par l'État, à la désignation des embarchements tributaires du transport des grains et à la surveillance des investissements de ces compagnies, en particulier dans le cas d'embranchements des Prairies;

- certaines autres attributions au ministre des Transports ayant trait à la détermination du bien-fondé des investissements des compagnies de chemin de fer, à l'imposition de retenues des versements lorsque ces derniers sont insuffisants, ainsi qu'à l'acquisition et au contrôle des wagons à grain de ces compagnies.

La Loi prévoit également qu'au cours de l'exercice financier 1984-1985, un comité de trois à cinq membres ayant les pouvoirs que détient un commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes élaborera des recommandations sur le mode de versement le plus susceptible de favoriser le développement du transport des grains et de l'agriculture au Canada. Le rapport de ce comité sera déposé devant le Parlement par le ministre des Transports, qui, pendant la campagne agricole de 1985-1986, devra également effectuer un examen avec le concours de tous les intervenants, qui portera sur plusieurs questions importantes énumérées dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. D'autres modifications législatives pourraient résulter de cet examen de 1985-1986.

Programme des projets spéciaux de relance: Dans le cadre de ce programme que le gouvernement fédéral a annoncé dans son budget du 19 avril 1983, un financement de 129 millions de dollars a été approuvé au titre des dépenses du Programme des transports de surface, à compter de 1983-1984. Sur ce total, le gouvernement prévoit dépenser environ 54 millions de dollars en 1984-1985. Les principales dépenses du Programme ont trait à la construction de routes et de croisements étages, ainsi qu'à l'amélioration de gares de VIA Rail Canada.

Tableau 6: Dépenses relatives aux projets spéciaux de relance, par activité (en milliers de dollars)

Années	1983-1984				1984-1985				Totaux			
	\$				\$				\$			
Transports urbains	7 650	11 250	2 350	21 250	7 650	11 250	2 350	21 250	7 650	11 250	2 350	21 250
Transports routier	19 448	29 932	27 920	77 300	19 448	29 932	27 920	77 300	19 448	29 932	27 920	77 300
Transport ferroviaire du fret	483	-	-	483	483	-	-	483	483	-	-	483
Transport ferroviaire des voyageurs	8 400	13 100	8 400	29 900	8 400	13 100	8 400	29 900	8 400	13 100	8 400	29 900
	35 981	54 282	38 670	128 933	35 981	54 282	38 670	128 933	35 981	54 282	38 670	128 933

VIA Rail Canada: Cette compagnie prend actuellement des initiatives importantes visant à moderniser les services et à accroître la rentabilité. C'est ainsi que l'autorisation a été reçue de fournir à VIA les fonds nécessaires pour la construction d'une nouvelle installation d'entretien à Toronto, au coût estimatif total de 98,7 millions de dollars. En outre, l'autorisation préliminaire a été reçue de financer la mise en place d'une installation semblable à Montréal, au coût estimatif total de 146,9 millions de dollars, ainsi que d'une installation du même genre à Halifax (32,6 millions de dollars) et Winnipeg (27,5 millions de dollars). L'installation de Montréal et celle de Toronto sont nécessaires en partie pour répondre aux besoins d'entretien spéciaux du nouveau matériel LRC acheté par VIA. Par ailleurs, d'importantes améliorations sont actuellement apportées à l'infrastructure, et continueront de l'être en 1984. VIA modifie également la gestion et la prestation des services offerts à bord de ses trains, pour rendre ces derniers plus efficaces et rentables d'un océan à l'autre. Il faut ajouter qu'un prototype de matériel roulant destiné à être mis en service sur des parcours régionaux, interurbains à faible circulation, et relativement longs, est actuellement mis au point. Par suite de ces initiatives, VIA devrait être en mesure de réduire sensiblement ses coûts de fonctionnement.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Le Programme des transports de surface a pris une envergure considérable au cours de la dernière décennie, parce qu'il fallait réagir à des problèmes déterminés posés par les modes de transport et les régions. La croissance des dépenses est principalement attribuable au programme de transport ferroviaire des voyageurs (à la suite du transfert de la gestion des subventions relatives à ce mode de transport de la Commission canadienne des transports à Transports Canada), à l'accroissement du coût des services de traversier dans l'est du Canada, et à l'aide accordée pour le transport des grains et la construction de routes.

Le Programme a connu une autre croissance temporaire en 1982-1983 et 1983-1984, à cause d'arrangements transitaires relatifs à l'instauration de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest. Ces arrangements transitaires consistaient en des paiements provisoires faits au CN et au CP pour les pertes que leur avait occasionnées le transport des grains. Depuis l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Commission canadienne des transports assume la responsabilité de ces paiements.

Les décisions prises par le gouvernement fédéral en matière de politique des transports influent directement sur le niveau des ressources utilisées par le Programme des transports de surface. Par ailleurs, les décisions relatives au mode et au niveau de financement influent directement sur les niveaux de services offerts et sur la possibilité pour le Programme de réaliser ses autres objectifs dans le domaine des transports.

La faible croissance réelle du produit national brut et du revenu personnel a ralenti l'accroissement du volume de trafic de tous les modes de transport. Les progrès techniques et autres augmentations de la productivité ne suffisent pas à contrebalancer vraiment les augmentations importantes des coûts de fonctionnement.

Le public exerce des pressions grandissantes en ce qui touche les questions de sécurité. Les provinces, l'industrie, les associations de sécurité routière et les groupements de protection des consommateurs espèrent fortement que le gouvernement fédéral sera le catalyseur indispensable qui prendra et coordonnera les initiatives nationales en matière de sécurité. Depuis quelques années, on met en outre l'accent sur l'économie de l'énergie.

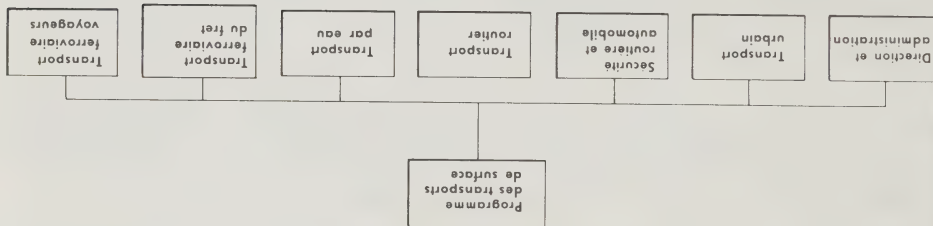
qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement fédéral, et à l'exploitation de certains éléments.

En outre, le Programme a des sous-objectifs visant à assurer la sécurité, l'efficacité, l'équité et l'accessibilité de ce réseau, et à appuyer les objectifs socio-économiques du gouvernement.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: La structure des activités est en train d'être modifiée et la nouvelle structure entrera en vigueur le 1er avril 1984. Deux nouvelles activités, la Sécurité routière et la Réglementation automobile, ont été créées avec une partie des anciennes activités voyageurs, ont été créées avec une partie des anciennes activités suivantes: Transport routier et Transport ferroviaire. Le reste de l'activité Transport ferroviaire a été combiné avec l'ancienne activité Transport des grains pour créer une nouvelle activité appelée Transport ferroviaire du fret (tableau 5). La nouvelle structure sert à présenter le plan financier pour 1984-1985 ainsi que les prévisions financières pour 1983-1984, et à faire rapport sur le rendement financier réel de 1982-1983. Il s'ensuit que le plan financier de 1982-1983, présenté initialement dans le Budget des dépenses principal de cette année-là, a été remanié en fonction de la nouvelle structure des activités. (Le tableau 54, à la page 5-69, fournit une comparaison entre le plan financier remanié et le plan dont les montants ont été ventilés initialement dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983, par activité.)

Tableau 5: Structure des activités



Organisation: Chaque activité est régie par un seul directeur général. Chaque directeur général relève de l'administrateur des Transports de surface et ce dernier relève du sous-ministre des Transports.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des transports de surface permet au gouvernement fédéral de s'acquitter de ses responsabilités en matière de transports urbains et de transport routier, par eau et ferroviaire (voyageurs et marchandises), ainsi que de sécurité routière et de réglementation automobile. Etant donné l'influence omniprésente des transports sur l'économie, il y a de nombreux échanges avec les gouvernements provinciaux et d'autres ministères fédéraux tels que ceux de l'Énergie, des Mines et des Ressources, de l'Environnement et des Travaux publics qui ont des responsabilités particulières dans le domaine des transports. Les sociétés de la Couronne (le CN, VIA et CN Marine) jouent un rôle primordial en assurant des services de transport de surface. Par ailleurs, la Commission canadienne des transports assure la réglementation économique et technique de ces services, laquelle peut influencer sensiblement sur les activités et le financement du Programme.

Ce dernier n'a des responsabilités de réglementation que dans les domaines de la sécurité des véhicules automobiles et des pneus de véhicules automobile, des émissions de gaz et de vapeurs, ainsi que de la consommation de carburant. Son unique établissement est le Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville, (Québec). L'Administration canadienne des transports de surface a une responsabilité mineure en matière d'immobilisations, car elle possède quatre gares maritimes (pour traversiers) et quatre navires. Plutôt que d'exploiter directement des installations et d'assurer directement les services, elle passe des marchés pour certains services de transport (par exemple, le transport ferroviaire des voyageurs, les services de traversier et de cabotage) et verse des contributions des réseaux routiers et l'accroissement de la sécurité aux croisements de chemin de fer.

2. Mandat statuaire

Les principales lois régissant les activités du Programme des transports de surface sont la loi nationale sur les transports (Parties III et IV), la loi sur les chemins de fer, la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, la loi sur le transport par véhicule à moteur, la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la loi sur la sécurité des pneus de véhicules automobile, la loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles et la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer. La prestation de certains services de transport fait également partie du mandat du Ministère conformément aux articles 31 et 32 des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et des Conditions de l'entrée de l'Ile-du-Prince-Édouard dans la Confédération.

3. Objectif du Programme

Le Programme des transports de surface vise au développement et à l'exploitation d'un réseau national de transports de surface, sûr et efficace,

- Le nombre de morts sur les routes est tombé à 2,3 par 100 millions de kilomètres parcourus (voir page 5-22).
- La consommation de carburant des modèles 1983 vendus au Canada a été en moyenne de 8,3 L/100 km. L'objectif initial était de 9 L/100 km (voir page 5-23).

2. Rétrospective du rendement financier de 1982-1983

Tableau 4: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Réels	1982-1983	1982-1983*	Différence
	\$	\$	\$	\$
Budgétaire				
Direction et administration	10 217	53 916	9 474	745
Transports urbains			54 705	(789)
Sécurité routière et				
Réglementation automobile	11 626	10 473		1 153
Transport routier	40 951	1 340		39 611
Transport par eau	184 216	188 047		(3 831)
Transport ferroviaire du fret	339 627	130 526		209 101
Transport ferroviaire des voyageurs	604 656	507 635		97 021
Non budgétaire				
Investissements dans le CN	47 368	38 400		8 968
1 292 577	940 600		351 977	
308	296		12	

* Les montants du Budget des dépenses principal ont été rémanés pour qu'ils soient conformes à la ventilation par activité révisée adoptée pour 1984-1985. Pour plus de précisions, voir la Section III, page 5-69.

La différence entre les dépenses réelles et le Budget des dépenses principal provient surtout des principaux postes suivants approuvés par le Budget des dépenses supplémentaire:

(en millions de dollars)

- Les contributions versées aux chemins de fer au titre des pertes de recettes subies à cause du transport des grains (130,4 millions de dollars) et de l'achat de wagons-trémiés pour ce genre de transport (81 millions de dollars) (Transport ferroviaire du fret)
- Une augmentation de 106 millions des paiements d'exploitation et d'aide à la main-d'œuvre faits à VIA Rail Canada, moins une diminution de 8 millions de dollars des versements au titre du capital (Transport ferroviaire des voyageurs)
- Le début de la Phase II des programmes de renforcement et d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique (26,2 millions de dollars), et le transfert des programmes de subventions routières, qui relevaient auparavant du ministère de l'Expansion économique régionale (13,1 millions de dollars) (Transport routier)

B. Récent rendement

1. Points saillants

Les points saillants du rendement du Programme en 1983-1984 sont les suivants:

- L'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, ins-taurée par le gouvernement, a été fortement appuyée par l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (voir page 5-18). Nos dépenses totalisant 327 millions de dollars ont été faites au titre de programmes de transport régionaux visant à revitaliser le chemin de fer de Terre-Neuve, à améliorer la distribution des pommes de terre dans l'Île-du-Prince-Édouard, à acheter 1380 wagons-trémiés supplémentaires, à poursuivre l'exécution du pro-gramme de remise en état d'embranchements ferroviaires des Prairies, à contribuer aux travaux de construction routière et à fournir de l'aide aux transports urbains.
- Des dépenses totalisant 129 millions de dollars ont été approu-vées en vertu du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement pendant la période de 1983-1984 à 1985-1986 (voir la page 5-1).
- La construction d'installations d'entretien par VIA à Montréal, Toronto, Halifax et Winnipeg à un coût total estimatif de 305 millions de dollars a été approuvée (voir page 5-17).
- Les paiements prévus à VIA Rail Canada pour l'exploitation de ses services sont de 110 millions de dollars moins que ceux cités au Budget des dépenses principal par suite du programme des 6 et 5, d'une meilleure, gestion du matériel et d'une gestion finan-cière améliorée (voir page 5-18).

Les points saillants du rendement du Programme en 1982-1983 sont les suivants:

- Les besoins financiers réels ont dépassé de 352 millions de dol-lars, soit de 37 %, ceux qui avaient été indiqués à l'origine dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983, à cause sur-tout de l'augmentation de l'appui financier accordé au transport ferroviaire. Cette hausse a résulté de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest et de l'octroi à VIA Rail Canada Inc. de subventions d'exploitation supérieures à celles qui avaient été prévues à l'origine (voir pages 5-13, 5-18 et 5-19).
- Même si les subventions d'exploitation payées à VIA ont dépassé celles qui avaient été prévues dans le Budget des dépenses principal de 1982-1983, la rationalisation des services ferro-viaires voyageurs en 1981 et 1982 a eu comme conséquence des paiements d'exploitation à VIA Rail Inc. inférieurs d'environ 41 millions de dollars à ceux qui auraient été requis dans le cas contraire. Cela a aidé le gouvernement à accroître son aide financière à VIA Rail Inc., à 130 millions de dollars en 1982-1983, et 160 millions de dollars en 1983-1984 (voir page 5-19).
- Les objectifs suivants relatifs à la sécurité routière et aux programmes touchant les véhicules automobiles ont été atteints en 1982-1983:

(en millions de dollars)

(21,8)

12,0

- La réduction des paiements faits en vertu du programme de remise en état d'embranchements, d'ici à l'examen des priorités (Transport ferroviaire du fret
- L'augmentation résultant du début des subventions au titre de l'exécution du projet de trains de banlieue de Montréal (Transport ferroviaire des voyageurs)

Tableau 2 : Dépenses brutes par activité (Répartition en pourcentage)

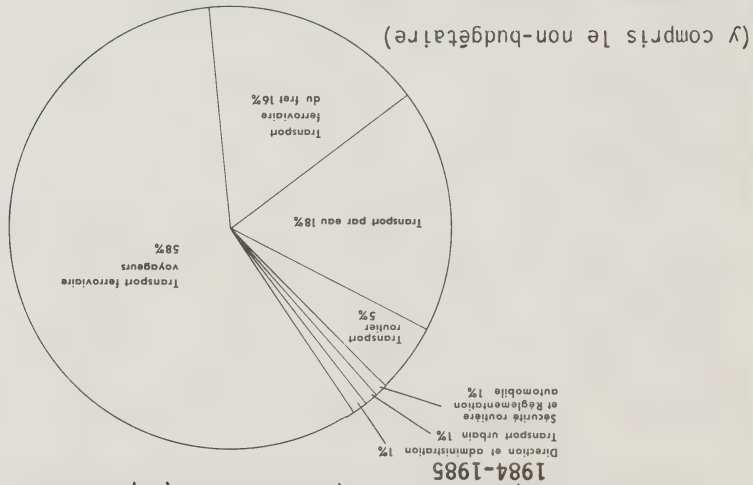
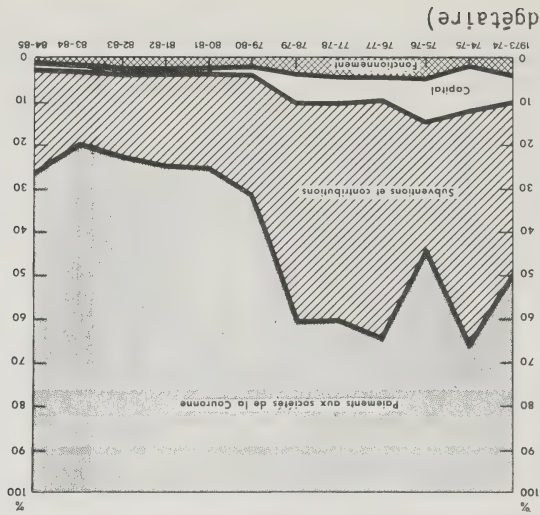


Tableau 3 : Dépenses brutes par catégorie de dépenses (Répartition en pourcentage)



(sauf le non budgétaire)

2. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Différence	Détails à la page
9 275	10 948	(1 675)	5-24
16 690	67 107	(50 417)	5-28
13 932	13 390	542	5-31
64 452	75 458	(11 006)	5-37
198 267	188 627*	9 640	5-42
194 326	417 023	(222 697)	5-49
693 318	614 931	78 387	5-56
1 190 258	1 387 484	(197 226)	
Non budgétaire			
Transport par eau			
Investissement dans le CN			
13 226	69 084	(55 858)	5-48
1 203 484	1 456 568	(253 084)	
301	306	(5)	
Années-personnes autorisées			
* Ce montant comprend 1,16 million de dollars pour la Société des Transports du Nord Limitée			

Les dépenses estimatives de 1,203 milliard de dollars prévues pour 1984-1985 représentent une diminution nette de 253,1 millions de dollars, ou 17 %, par rapport aux prévisions de 1983-1984. Les principaux postes expliquant cette différence sont les suivants:

- Le transfert à la CCT de la responsabilité de faire des paiements aux chemins de fer pour les pertes subies à cause du transport des grains (Transport ferroviaire du fret) (182,6)
- L'augmentation des paiements faits à VIA Rail Canada pour l'exploitation des services ferroviaires voyageurs (28,8 millions de dollars) ainsi que pour l'acquisition et la rénovation d'installations et de matériel (37,2 millions de dollars) (Transport ferroviaire des voyageurs)
- La diminution occasionnée par la fin du présent Programme d'aide aux transports urbains (Transports urbains) (55,4)
- La diminution des fonds accordés pour l'achat d'actions du CN afin d'aider CN Marine à financer des acquisitions d'immobilisations (Transport par eau) (55,8)
- La diminution des liquidités nécessaires à la construction routière (10,9 millions de dollars) et au Programme de conteneurisation du chemin de fer de Terre-Neuve (19 millions de dollars) (Transport routier et transport ferroviaire du fret) (29,9)

5-10 (Transports de surface)

A. Plans pour 1984-1985
1. Points saillants

Le Programme des transports de surface a établi les objectifs suivants pour 1984-1985:

- Fournir de l'aide aux transports de surface pour répondre plus efficacement aux besoins des régions du Canada (voir la page 5-24).
- Réaliser certains éléments de l'Initiative en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest, qui a été élaborée par le gouvernement fédéral et dont le but est d'assurer dans l'Ouest canadien une capacité ferroviaire suffisante et un réseau de transport des grains plus rentable (voir pages 5-18 et 5-49).
- Améliorer les services et stabiliser les coûts du transport ferroviaire des voyageurs dans l'ensemble du Canada (voir pages 5-17 et 5-56).

- Contrôler la croissance des subventions relatives aux services de traversier et de cabotage, tout en maintenant des niveaux de service satisfaisants (voir page 5-42).

- Fournir une aide financière de 32 millions de dollars pour la Phase II des programmes de renforcement et d'amélioration de routes des provinces de l'Atlantique (voir page 5-37).

- Poursuivre les efforts auprès des provinces et de l'industrie des transports routiers pour accroître l'unité des règlements régissant les transporteurs routiers dans l'ensemble du pays, et, s'il y a lieu, promouvoir la déréglementation sélective de l'industrie en question (voir page 5-37).

- Contribuer à une réduction du nombre des morts de la route dans le cadre d'un plan quinquennal visant à faire en sorte que le nombre total de morts sur les routes durant la période de 1984 à 1988 soit inférieur à celui de la période de 1979 à 1983 (voir pages 5-22 et 5-31).

- Contribuer à réduire la consommation de carburant à 8,6 l/100 km dans le cas du parc de voitures de tourisme de 1985 (voir pages 5-23 et 5-31).

- Fournir une aide financière de 54,3 millions de dollars pour l'exécution des projets de transport de surface en vertu du Programme des projets spéciaux de relance (voir page 5-17).

Budget				Budgetaire (suite)	
Budget	des dépenses principal	Total des crédits	Utilisation Réelle		
Crédit 80 - Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire de voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-aligné c)(1) du crédit 52d (Transports)					
de la loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et partie des crédits					
506 000 000	610 991 333	603 936 170		(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)	
Crédit 85 - En se conformant à la réglementation prescrite par le gouvernement en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par eux relativement aux avantages accordés à leurs employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terre-Neuve de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transport à Terre-Neuve					
(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)					
4 000 000	4 000 000	1 023 678		de crédits)	
Statutaire - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal					
employés - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des					
1 239 000	1 370 300	1 370 300		Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des	
902 200 000	1 266 748 900	1 245 209 344		Non-budgétaire	
Crédit 195 - Pour autoriser le Ministre à acheter en fiduciaire au nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et approuvées par le gouverneur en conseil, relativement aux services de traversier et de cabotage sur la côte Est, des actions sans valeur au pair du capital-actions du CN lesquelles seront émises par le CN					
(Tel que prévu dans la loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)					
38 400 000	47 368 000	47 368 000		Total du Programme	
940 600 000	1 314 116 900	1 292 577 344		La surutilisation du crédit de l'année courante a résulté des comptes payables à la fin de l'exercice (C.P.F.E.).	

Utilisation des crédits pour 1982-1983

Budget				Budgetaire	
Budget	Total des	des dépenses	principales	\$	\$
Utilisation	des crédits	Réelle			
Crédit 60 - Transports de surface - Dépenses de fonctionnement **					
	22 424 000	24 102 774	20 998 246		
Crédit 65 - Transports de surface - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris:					
a) les paiements destinés à couvrir les engagements pris ou approuvés avant le 1 ^{er} septembre 1977, conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et l'autorisation d'effectuer des paiements, selon les conditions approuvées par le gouvernement en conseil, en vertu d'un programme d'aide aux transports urbains et conformément aux parties I et II de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer;					
b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux alinéas 20(1)a), b) et au paragraphe 20(b) de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, à l'égard des travaux de construction, de reconstruction et d'amélioration de croisements étagés si la Commission canadienne des transports en fait la recommandation le 1 ^{er} septembre 1977 ou après cette date; et					
c) les paiements effectués à titre de supplément aux allocations de pension prévues par la Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, de façon à porter le versement minimum, au cours de l'année civile 1982, à \$50 par mois au lieu de \$20 comme le prévoit ladite loi					
Formulation telle qu'elle apparaissait précédemment dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)					
	188 220 000	445 333 215	440 980 284		
Crédit 70 - Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté:					
a) relativement aux services subventionnés de transport maritime suivants: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers entre terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yarmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États Unis) et terminus, et					
b) afin de payer les frais de jonction de transports ferroviaires et maritimes et de jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, ainsi que les frais de traversiers et de terminus					
(Tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1981-82 portant affectation de crédits)					
	152 872 000	152 872 000	153 062 595*		
Crédit 75 - Paiements à la Société des transports du Nord Limitée conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté relativement à des services de transport maritime à l'égard de la mission de ravitaillement du district de Kewatin					
	400 000	1 125 000	1 124 469		
Crédit 76 - Paiements à la Société des transports du Nord Limitée à l'égard de l'abolition des services à Great Bear Lake de 1979 à 1980					
	-	19 114	19 114		

PRÉVISIONS		
1984-85	1983-84	Change
\$	\$	\$

Budgétaire - (suite)

Crédit 100 - Paiements à VIA Rail Canada Inc. relativement aux coûts de la direction de cette société, paiements à des fins d'immobilisations et paiements en vue de la prestation d'un service ferroviaire voyageurs au Canada conformément aux marchés conclus au sous-aligné c(1) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits, et partie déterminée des frais engagés par la compagnie pour assurer des prestations de soutien du revenu, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipées, des prestations de cessation d'emploi et d'autres prestations à ses employés lorsque ces coûts sont engagés par suite de la mise en application des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service ferroviaire voyageurs, conformément à l'aligné c(11) du crédit 52d (Transports) de la Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits.

Crédit 105 - En se conformant à la réglementation prescrite par le gouverneur en conseil, rembourser la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le CN Marine Inc. d'une proportion déterminée des frais engagés par eux relativement aux avantages accordés à leurs employés qui sont affectés de façon défavorable par des changements permanents découlant de la réorganisation des services offerts à Terre-Neuve par la Division Terra Transport de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, changements qui seront effectués conformément aux dispositions approuvées par le gouvernement pour assurer les services de transports à Terre-Neuve.

Crédit 110 - Paiements conformément aux conditions approuvées par le Conseil du Trésor, pour mener un programme d'essai et d'évaluation du fonctionnement des services ferroviaires à Terre-Neuve, en accord avec les objectifs du gouvernement du Canada et selon les principes de la Loi nationale sur les transports, et rembourser la Compagnie, à même les fonds du Programme, des frais de salaires et des coûts relatifs aux salaires qui sont subis par la Compagnie à la demande du Ministre pendant la période d'essai et d'évaluation.

Statutaire - Paiements à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal

Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés

Non-budgétaire

Crédit 115 - Pour autoriser le Ministre à acheter en fiduciaire nom de Sa Majesté et selon les conditions négociées avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et ap-prouvées par le gouverneur en conseil, relativement aux ser-vices de traversier et de cabotage sur la côte Est, des actions sans valeur au pair du capital-actions du CN lesquelles seront émises par le CN (tel que prévu dans la Loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)

1 203 484 000 1 611 352 158 (407 868 158)

13 226 000 69 084 000 (55 858 000)

1 190 258 000 1 542 268 158 (352 010 158)

1 498 000 1 404 000 94 000

2 390 000 2 200 000 190 000

2 000 000 21 000 000 (19 000 000)

2 000 000 2 000 000

679 400 000 763 800 000 (84 400 000)

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 1 199 596 000 \$ pour exécuter le Programme des transports de surface au cours de l'exercice financier 1984-1985. Ce montant comprend 13 226 000 \$ en dépenses non budgétaires consacrées à l'achat d'actions de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. En vertu des autorisations statutaires existantes, le Ministère pourra dépenser un montant supplémentaire de 3 888 000 \$, ce qui se traduira par des dépenses totales de 1 203 484 000 \$ pour le Programme.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS	
1984-85	\$
1983-84	\$
Change	\$

Credit 85 - Transports de surface - Dépenses de fonctionnement ..	27 386 000	28 426 000	(1 040 000)
---	------------	------------	-------------

Credit 90 - Transports de surface - Subventions inscrites au Budget et contributions, y compris:

- a) les paiements destinés à couvrir les engagements pris ou approuvés avant le 1^{er} septembre 1977, conformément aux parties I et II de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer et l'autorisation d'effectuer des paiements, selon les conditions approuvées par le gouvernement en conseil, en vertu d'un programme d'aide aux transports urbains et conformément aux parties I et II de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer;
- b) les paiements effectués en vertu des fins décrites aux alinéas 20(1)(a), b) et au paragraphe 20(6) de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, à l'égard des travaux de construction, de reconstruction et d'amélioration de croisements étiqués si la Commission canadienne des transports en fait la recommandation le 1^{er} septembre 1977 ou après cette date; et
- c) les paiements effectués à titre de suppléments aux allocations de pension prévues par la loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard, de façon à porter le versement minimum, au cours de l'année civile 1984, à \$50 par mois au lieu de \$20 comme le prévoyait ladite loi (Libelle tel qu'il paraissait précédemment dans la loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)

Credit 95 - Paiements à CN Marine Inc. et à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada conformément à des marchés conclus avec Sa Majesté:	310 877 000	564 574 158	(253 697 158)
a) relativement aux services subventionnés de transport maritime suivants: traversiers et terminus de Terre-Neuve; services côtiers et terminus de Terre-Neuve; traversiers et terminus de l'Île-du-Prince-Édouard; traversiers entre Yagmouth (N.-É.) et les états de la Nouvelle-Angleterre (États-Unis) et terminus; traversiers entre Digby et Saint-John et terminus, et	164 707 000	158 864 000	5 843 000
b) afin de payer les frais de jonction de transports ferroviaires et de jonction de transports sur voie étroite et sur voie normale, ainsi que les frais de traversiers et de terminus (tel que prévu dans la loi n° 2 de 1983-84 portant affectation de crédits)			

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses
Extraits du Volume II des Comptes publics

5-4
5-6

Section I
Aperçu du Programme

A.	Plans pour 1984-1985	5-9
1.	Points saillants	5-10
2.	Etat financier récapitulatif par activité	5-10
B.	Récents rendements	5-12
1.	Points saillants	5-12
2.	Rétrospective du rendement financier de 1982-1983	5-13
C.	Données de base	5-14
1.	Introduction	5-14
2.	Mandat statutaire	5-14
3.	Objectif du Programme	5-14
4.	Plan d'exécution du Programme	5-15
D.	Perspective de planification	5-16
1.	Contexte	5-16
2.	Nouvelles initiatives	5-17
3.	Mise à jour des initiatives antérieures	5-18
4.	Efficacité du Programme	5-19

Section II
Analyse par activité

A.	Direction et administration	5-24
B.	Transports urbains	5-28
C.	Sécurité routière et Réglementation automobile	5-31
D.	Transport routier	5-37
E.	Transport par eau	5-42
F.	Transport ferroviaire des marchandises	5-49
G.	Transport ferroviaire des voyageurs	5-56

Section III
Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article	5-62
1.	Dépenses par article	5-62
2.	Dépenses en personnel	5-65
3.	Dépenses en capital	5-66
4.	Subventions et contributions	5-68
B.	Analyse des coûts	5-69
C.	Budget des dépenses principal de 1982-1983: Comparaison avec le Plan financier original, par activité	5-69

D. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses du Programme pour 1984-1985 comprend toutes les recettes ainsi que la plupart des dépenses dont il faut tenir compte une fois que le coût net de fonctionnement a été établi. Le tableau 43 présente une estimation du coût net de fonctionnement du Programme pour 1984-1985. Il comprend les rajustements suivants aux besoins nets de dépenses (tableau 1):

- l'estimation des dépenses en capital;
- l'ajout des services offerts gratuitement par Travaux publics, Approuvements et Services, le Conseil du Trésor et d'autres ministères.
- l'ajout des locaux fournis gratuitement par le Ministère

Tableau 43: Estimation du coût net de fonctionnement du Programme par activité pour 1984-1985
(en milliers de dollars)

Dépenses					
Ajouter					
de fonc-					
tonnement					
coûts					
Coûts					
Sustraire					
recettes					
nets					
Coût net					
prévu					
1983-1984					
1984-1985					

Aéroports et services au sol connexes	375 898	-	375 898	400 837*	(24 939)	(36 500)
Aéroports autonomes	142 292*	-	142 292	96 842	45 450	33 730
Autres aéroports	518 190	-	518 190	497 679	20 511	(2 770)
Services de navigation aérienne	345 566	-	345 566	133 538	212 028	198 417
Services de réglementation	108 499	-	108 499	12 423	96 076	82 901
Direction et administration	50 932	80 127	131 059	15 460	115 599	107 550
	1 023 187	80 127	1 103 314	659 100	444 214	386 098

* Incluent 121 732 000 \$ relatif au crédit 80 (1983-1984 27 204 000 \$)

Ce tableau ne fait aucune provision pour certains autres rajustements dont il faut tenir compte pour estimer le coût net de fonctionnement du Programme. Ces rajustements sont les suivants:

- une provision pour amortissement;
- le calcul de l'incidence de l'augmentation ou de la diminution des comptes débiteurs et des stocks; et
- les dépenses relatives aux produits à recevoir.

Dans l'ensemble, la provision pour amortissement du Programme pour 1984-1985 s'élèverait à 63 millions de dollars (58 millions de dollars de 1983-1984). Toutefois, les données ne sont pas suffisamment détaillées pour établir une ventilation par activité. Les renseignements concernant les stocks et les comptes débiteurs pour les aéroports autres que les aéroports autonomes ne sont pas disponibles.

C. Investissements en immobilisations

Le tableau 42 contient un sommaire des investissements en immobilisations du Programme en date du 31 mars 1982. (Les données définitives en date du 31 mars 1983 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction du présent document.)

Tableau 42: Immobilisations du Programme des transports aériens en date du 31 mars 1982 (en milliers de dollars)

Valeur comptable nette	Coût total	Amortissement
Terrains et améliorations	301 291	2 926
Immeubles	733 991	239 043
Installations et structures de soutien	894 795	396 643
Véhicules, meubles et équipement	154 291	70 419
Équipement de navigation et de télécommunications	87 314	24 290
Aéronefs	51 302	20 627
Autres immobilisations	126 819	57 897
	2 349 803	811 845
		1 537 958

La plupart des investissements en installations et en structure de soutien visent des pistes, des voies de circulation et d'autres

installations côte piste ainsi que des routes, des ponts, des voies de raccordement et des parcs de stationnement. Sont notamment compris les réseaux d'égouts, les systèmes électriques et les systèmes de chauffage et de climatisation. Les immobilisations comprennent aussi des coûts de développement (y compris les frais d'acquisition de terrains) aux fins d'agrandissement d'installations où les travaux n'ont pas encore commencé et divers autres éléments d'actif.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire et les taux annuels suivants:

Immeubles	2½ % à 5 %
Installations et matériel de soutien	3 % à 8 %
Véhicules, meubles et équipement	4 % à 20 %
Équipement de navigation et de télécommunications	5 % à 25 %
Aéronefs	8 % à 10 %

2. Utilisation projetées de l'autorisation

Le fonds renouvelable des aéroports autonomes est exploité en vertu des pouvoirs prévus à la Loi sur la régularisation des comptes (S.C. 1980, chap. 17):

(en milliers de dollars)	
Autorisation	80 000
Sommes employées	
Solde en date du 1er avril 1984	63 747
Total des prévisions	
(besoins de trésorerie nets)	16 253
Moins: Solde en date du 31 mars 1985	
Autorisation non utilisée en date du	
31 mars 1985	N:1

Tableau 41: État financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Dépenses réelles de 1982-1983 (en milliers de dollars)

Aéroport	Résultats d'exploitation			Dépenses en capital		
	Profit	Recettes	Dépenses (Perte)	Profit	Recettes	Dépenses (Perte)
Aéroports internationaux						
Gander	2 286	10 182	(7 896)	3 292		
Halifax	11 143	13 887	(2 744)	6 033		
Mirabel	22 163	51 337	(29 174)	2 340		
Lester B Pearson (Toronto)	114 821	71 031	43 790	16 716		
Winnipeg	16 968	19 016	(2 048)	3 460		
Calgary	37 259	29 590	7 669	2 390		
Edmonton	19 071	17 496	1 575	8 576		
Vancouver	56 383	33 237	23 146	3 011		
				280 094	245 776	34 318
				45 818		
Aéroports nationaux						
Charlottetown	1 014	2 678	(1 664)	777		
Fredericton	1 268	3 326	(2 058)	1 299		
Moncton	1 474	6 113	(4 639)	824		
Saint John	1 421	3 889	(2 468)	1 178		
St. John's	3 433	6 253	(2 820)	2 269		
Sydney	1 260	3 315	(2 055)	1 210		
Dorval	46 155	39 408	6 747	4 540		
Québec	4 241	8 437	(4 196)	2 361		
London	1 666	4 478	(2 812)	441		
Ottawa	14 269	16 518	(2 249)	5 420		
Windsor	1 971	3 663	(1 692)	1 131		
Regina	3 993	5 637	(1 644)	1 763		
Saskatoon	4 155	5 819	(1 664)	573		
Thunder Bay	2 674	4 633	(1 959)	441		
Victoria	3 806	5 164	(1 358)	1 519		
				92 800	119 331	(26 531)
				25 746		
Total				372 894	365 107	7 787
				71 564		

(Renseignements supplémentaires) 4-69

Aéroport		Résultats d'exploitation	
Profits	Recettes Dépenses (Perte)	Dépenses en	capital
Aéroports Internationaux			
Gander	3 004	11 403	(8 399)
Hallifax	12 268	15 553	(3 285)
Mirabel	17 074	60 986	(43 912)
Lester B. Pearson (Toronto)	119 805	77 921	41 884
Winnipeg	18 105	20 689	(2 584)
Calgary	35 190	31 484	3 706
Edmonton	22 375	18 616	3 759
Vancouver	55 386	35 896	19 490
283 207	272 548	10 659	55 969
Aéroports nationaux			
Charlottetown	2 445	2 999	(554)
Fredericton	2 500	3 725	(1 225)
Moncton	1 063	6 847	(5 784)
Saint John	2 664	4 356	(1 692)
St. John's	3 138	7 003	(3 865)
Sydney	2 562	3 714	(1 152)
Dorval	49 354	45 122	4 232
Québec	3 261	9 682	(6 421)
London	2 581	4 912	(2 331)
Ottawa	14 885	18 120	(3 235)
Windsor	2 649	4 057	(1 408)
Regina	3 251	6 133	(2 882)
Saskatoon	4 784	6 331	(1 547)
Thunder Bay	3 317	5 047	(1 730)
Victoria	3 139	5 604	(2 465)
101 593	133 652	(32 059)	68 031
Total		406 200	(21 400)
Total		384 800	124 000

B. Fonds renouvelable des aéroports autonomes

1. Etat financier récapitulatif par aéroport

Les aéroports autonomes sont exploités selon des méthodes courantes de comptabilité commerciale. Les états financiers récapitulatifs présentés dans cette sous-section montrent les bénéfices ou les pertes par aéroport et par catégorie d'aéroports (tableaux 39 à 41).

Tableau 39: Etat financier récapitulatif du fonds renouvelable des aéroports autonomes par aéroport - Budget des dépenses de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Aéroport		Résultats d'exploitation		Recettes		Dépenses (Perte)		Dépenses en capital	
Aéroports internationaux					Aéroports nationaux				
Gander	3 156	14 383	(11 227)	5 893					
Halifax	13 145	17 523	(4 378)	5 842					
Mirabel	17 746	65 914	(48 168)	491					
Lester B. Pearson (Toronto)	122 406	82 094	40 312	13 845					
Winnipeg	19 184	22 522	(3 338)	2 422					
Calgary	37 103	34 971	2 132	9 874					
Edmonton	23 826	19 964	3 862	1 620					
Vancouver	56 589	38 568	18 021	6 451					
293 155					295 939 (2 784)				
46 438									
Charlottetown	2 587	4 340	(1 753)	11 580					
Fredericton	2 648	4 184	(1 536)	1 392					
Moncton	1 142	7 467	(6 325)	2 596					
St. John's	2 831	4 802	(1 971)	6 009					
Sydney	2 718	4 239	(1 521)	2 184					
Dorval	52 137	41 630	10 507	17 898					
Québec	3 488	10 620	(7 132)	3 946					
London	2 808	5 149	(2 341)	1 952					
Ottawa	15 759	19 279	(3 520)	21 660					
Windsor	2 735	4 277	(1 542)	4 246					
Regina	3 466	9 279	(5 813)	22 031					
Saskatoon	5 099	7 152	(2 053)	384					
Thunder Bay	3 562	5 693	(2 131)	6 872					
Victoria	3 359	6 480	(3 121)	5 662					
107 682					142 540 (34 858)				
400 837					438 479 (37 642)				
162 924									
Total									

Description des coûts recouvrés

Le Programme des transports aériens exige en outre des frais de certains usagers du gouvernement pour les services qu'il leur sont fournis. Ces frais constituent des coûts recouvrés. Une description des deux plus importants de ces frais est donnée ci-dessous.

Frais de contrôle de la circulation aérienne: L'activité "Services de la navigation aérienne" englobe tous les services de la circulation aérienne, dont une grande partie est liée aux services de contrôle dans la région immédiate des aéroports autonomes. Par conséquent, l'activité impute les frais de ces services au fonds renouvelable des aéroports de contrôle de la circulation aérienne et des autres installations de navigation aérienne aux aéroports, ainsi que sur l'affectation d'une partie des coûts des installations se trouvant à l'extérieur des aéroports, comme les centres de contrôle régional, qui assurent des services de navigation essentiels aux aéronefs qui atterrissent ou décollent.

Frais de services de gestion: Les aéroports autonomes bénéficient en outre de services fonctionnels et de gestion. Les services fonctionnels comprennent les services de conseil en matière d'urgence et de sécurité, l'entretien et la construction des installations, le personnel, les finances, la planification et l'administration. Les frais exigés pour ces services équivalent à 30 % des coûts directs en personnel et des autres coûts d'exploitation des aéroports autonomes. On verse 86 % des recettes provenant de ces frais aux "autres aéroports". Le reste est versé à l'activité "Direction et administration."

* Les taxes pour les vols internationaux sont exemptées du programme de restriction des prix.

Source des recettes				Augmentation du trafic		Augmentation des prix	
Taxes sur le transport aérien				Augmentation des tarifs		Augmentation des prix	
Taxes aéroportuaires établies à l'échelle nationale				-		1,0%	
Taxes d'atterrissage				(0,9%)		5,0%	
Interieur				1,8%		10,0%	
International*				1,5%		-	
Transocéanique				(0,9%)		5,0%	
Interieur				1,7%		-	
Non-Interieur				5,0%		-	
Taxe générale d'aéroport				4,0%		5,0%	
Concessions				-		5,0%	

Tableau 38: Recettes de 1984-1985 - Prévisions de l'augmentation du volume de trafic et des prix

Les hausses attribuables à des changements au niveau de la circulation sont reliées aux prévisions du nombre de décollages et d'atterrissages (taxe d'atterrissage et taxe générale d'aéroport) et au nombre de passagers (taxe sur le transport aérien et taxe sur les concessions). Les hausses tarifaires prévues doivent être discutées avec le secteur de l'aviation. Les changements de niveau de prix se répartissent sur les recettes provenant de la taxe sur le transport aérien. Etant donné que la structure tarifaire est en partie liée à un pourcentage du prix du billet, la hausse des tarifs aériens engendre une certaine augmentation des recettes. Cependant, les recettes moyennes proportionnellement à la hausse des tarifs aériens n'augmentent pas proportionnellement à la hausse des tarifs aériens car un bon nombre de tarifs sont soumis à des plafonds ou à des taxes maximales. C'est la même chose pour la taxe sur les concessions qui est fondée sur un pourcentage des ventes des concessionnaires.

Hypothèses relatives aux prévisions de recettes pour 1984-1985

Diverses recettes - Autres activités: Les Services de la navigation aérienne perçoivent également des recettes sur les services de contrôle des vols internationaux qui empruntent les routes aériennes polaires et de l'Atlantique Nord et sur les installations de télécommunications de l'activité utilisées pour transmettre des messages non liés au contrôle de la circulation aérienne. Ces deux sources de recettes devraient rapporter environ 15,5 millions de dollars en 1984-1985. Les principales sources de recettes des "Services de réglementation" sont les frais tels que ceux exigés pour les licences des pilotes.

Tableau 37: Sommaire des recettes prévues pour 1984-1985, des coûts recouvrés et des autres rentrées par source et activité (en milliers de dollars)

[illegible]

Taxe sur le transport aérien : Cette taxe est payée par le voyageur au moment où il achète son billet et touche la plupart des lignes aériennes commerciales. Revenu Canada, Douanes et Accise, perçoit la taxe et transfère les fonds au Programme. Les services de la navigation aérienne reçoivent 14 % des recettes provenant de la taxe. Cela permet de récupérer une partie des coûts des services de la circulation aérienne en route pour les vols intérieurs. Quant au 86 % restants, ils sont répartis entre les aéroports individuels en fonction du nombre de passagers qui en décollent ou y atterrissent par rapport au nombre total de passagers au décollage et à l'atterrissage.

Locations et concessions : Ces recettes proviennent principalement de la location de locaux à l'intérieur des aéroports ou d'installations connexes comme les parcs de stationnement. Il existe deux principaux types d'accords de location : (1) l'entente comporte une taxe proportionnelle aux ventes dans l'espace loué (s'applique habituellement aux exploitants de services au détail tels la location de voitures, restaurants, magasins et parcs de stationnement); (2) une taxe fixe par mètre carré d'espace occupé. La principale source de recettes est la location aux compagnies aériennes d'espace pour les bureaux et comptoirs de vente de billets.

Taxe d'atterrissage : La taxe d'atterrissage est fonction du poids de l'aéronef et varie selon l'origine du vol et le type d'aéroport et d'aéro-nef. La taxe la plus élevée s'applique aux avions à réaction effectuant des vols transatlantiques avec atterrissage dans l'un des aéroports du fonds renouvelable des aéroports autonomes. La moins élevée s'applique aux avions à turbopropulseur effectuant des vols intérieurs avec atterriss-

Autres Recettes :

Taxe générale d'aérogare : Cette taxe ne s'applique que dans les 23 aéroports autonomes et elle est levée lorsqu'un aéronef utilise une aéro-gare pour acheminer ses passagers. Elle est fonction du nombre de places dans l'aéronef. Le taux est plus élevé pour les vols internationaux que pour les vols intérieurs car il faut prévoir davantage d'espace pour divers services, comme le dédouanement.

Autres taxes aéroporтуaires établies à l'échelle nationale : Les autres taxes comprennent la taxe de concessions de carburant et la taxe pour les services de sécurité des passagers. La première, qui produit le plus de recettes dans cette catégorie, est établie à un taux fixe par litre de carburant et est payable par le concessionnaire exploitant le service.

Diverses sources - Activités aéroporтуaires : Bon nombre d'autres taxes sont imposées pour les services aéroporтуaires. Elles s'appliquent aussi bien à l'électricité et au chauffage utilisé par les locataires qu'aux passagers des d'embarquement et aux services d'enlèvement de la neige et des déchets.

4. Subventions et contributions

Le tableau 36 présente un sommaire de toutes les subventions et contributions versées en vertu du Programme.

Tableau 36: Détails des subventions et des contributions
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983

Subventions	30	25	25
Association royale canadienne des aéroclubs			

Contributions	35	481	358
Contributions à l'exploitation de services aériens			

Versements aux autres gouvernements ou aux organismes internationaux pour l'exploitation et l'entretien des aéroports, de navigation aérienne et de voies aériennes ou des installations

584 234 1 642

Palements à l'institut européen de recherches spatiales pour l'exploitation et l'entretien du Bureau de coordination du programme Aérostat

16 397 16 220 14 595

Contributions à l'exploitation d'aéroports municipaux ou autres

30 962 23 685 7 884

Contributions à l'établissement ou à l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux ou autres et d'installations connexes

- 1 309 332

Contributions à l'exploitation de l'aéroport de Toronto Island

- 117 -

Programme d'emplois d'été du gouvernement fédéral

55 79 84

Contributions à des aéroclubs, à des écoles et à des instructeurs de pilotage

48 033	42 131	24 895
48 063	42 156	24 920

5. Recettes du Programme

Description des sources de recettes

Plus de 95 % des recettes du Programme proviennent de la taxe sur le transport aérien, des locations, des concessions et des frais exigés pour les services aéroportuaires (voir tableau 37, page 4-65).

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement
(Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	Coût total estimatif	Coût total estimatif jusqu'au	Dépenses prévues	Prévisions 1984-1985	Coût total estimatif courant	31 mars 1984	1984-1985	Besoins des années futurées
----------------------	-------------------------	-------------------------------------	---------------------	-------------------------	------------------------------------	--------------	-----------	--------------------------------------

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

(en milliers de dollars)

Remplacemnt du système d'atterrissage aux instruments de type A lampes	-	12 469	1 375	5 262	5 832	SERVICES DE RÉGLEMENTATION		
Achat d'avions de recon- naissance des glaces..	-	46 228	7 400	20 605	18 223	ADMINISTRATION CENTRALE - OTTAWA		
Achat de vingt Canadair CL 215 avions	-	173 795	17 152	46 820	109 823	DIRECTION ET ADMINISTRATION		
Construction d'un immeuble pour l'administration régionale		16 514	550	10 000	5 964	QUÉBEC		

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Dépenses	Coût total	Coût estimatif	jusqu'au	Prévisions	Desolns
			31 mars 1984	1984-1985	années futures

AUTRES AEROPORTS (suite)

ONTARIO (suite)

Reconstruire piste	1 740	93	1 647	-	-
Aggrandissement du garage	738	36	702	-	-

SASKATCHEWAN

Prince Albert - Cons-truire aéroport	1 026	614	412	-	-
--------------------------------------	-------	-----	-----	---	---

ALBERTA

Fort McMurray - Aggrandis-sement de l'aéroport	19 331	3 365	11 126	4 840	-
Poste de pompiers	1 292	295	997	-	-
Recouvrement piste	1 389	381	1 008	-	-
07-25					
Recouvrement voie de					
cirulation 'B' et					
'C' et aître de trafic	260	92	168	-	-

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Kamloops - Remplacement de l'aéroport	6 623	2 023	4 600	-	-
---------------------------------------	-------	-------	-------	---	---

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Frøbisher Bay - Construction d'une aéroport et édifices connexes	6 035	600	3 200	2 235	-
Inuvik - Aggrandissement de l'aéroport	8 940	600	5 000	3 340	-

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE

ADMINISTRATION CENTRALE - OTTAWA

Equiptement de vérifica-tion intégré pour système de mesure de distance (BITE)	1 200	700	500	-	-
Analysateur de signal pour système d'atterrissage aux instruments	2 350	350	2 000	-	-
Emetteurs et récepteurs à très haute fréquence pour communication air-sol	9 415	3 500	2 330	3 585	-

(Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité	estimatifs Coût total	estimatifs Coût total	prévus Coût total	jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	futures années
Depenses						
Besoins						

AEROPORTS ET SERVICE AU SOL
CONNEXES

AUTRES AEROPORTS

QUEBEC

Projet	Montant (M\$)	Statut	Année
Remplacemement de la centrale électrique de l'aérodrome	1 219	-	1 093
Recouvrement de la piste 06L-24R	1 269	-	1 159
ONTARIO			
Earlton - Amélioration de la piste 07-25	1 700	-	1 400
Hamilton - Agrandissement de l'aérogare et du poste des pompiers	48 762	-	14 278
Construction d'un autre d'entraînement pour la lutte contre les incendies	809	-	782
Kapuskasing - Nouvelle aérogare	1 830	-	1 710
North Bay - Amélioration de l'aérogare	2 486	-	2 365
Amélioration du système d'alimentation électrique	455	-	421
Red Lake - Stationnement pour aéronefs légers	650	-	560
Réparation voie de circulation et autre de trafic	550	-	470
Sault-Sainte-Marie - Agrandissement de l'aérogare	9 477	-	4 743
Timmins - Aménagement nouvelle aire d'aviation générale	1 659	-	1 595

4-60 (Transports aériens)

(Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Revenus	Coût total	Coût estimatif	précédent	courant	Jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	années futures
Revenus							
Coût total							
Coût estimatif							
précédent							
courant							
Jusqu'au 31 mars 1984							
Prévisions 1984-1985							
années futures							

AEROPORTS AUTONOMES (suite)

ONTARIO (suite)

AÉROPORT NATIONAL DE THUNDER BAY					
Aire de développement	-	3 147	300	1 424	1 423
communautaire	-				
Recouvrement de la piste	-	3 500	-	3 500	-
12/50	-				
Agrandissement de l'aire de	-	1 100	20	1 080	-
trafic de l'aérogare	-				

AEROPORT INTERNATIONAL
LESTER B. PEARSON (TORO

-	60	430	490	-	Construction d'une courbe au seuil de la piste D6R.....
-	4 018	2 900	6 918	-	Aménagement de l'aire de services 2, étape 2
-	295	1 659	1 954	-	Aménagement de l'aire de services 5
-	140	750	890	-	Réaménagement d'une portion de l'aire de trafic T2, étape 1

SASKATCHEWAN

AEROPORT NATIONAL DE REGINA	Construction nouvelle voie de circulation 'C'	-	1 940	20	1 920	-
	Réaménagement des voies de circulation M1, M2	-	2 639	20	2 619	-

COLUMBIE-BRITANNIQUE

AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER					
Construction côté sud d'un	-	950	525	425	-
systeme routier					
Construction d'un embranche-					
ment, voie de circulation	-	1 260	374	886	-
N-26					
Recouvrement du Pont Laing	-	287	42	245	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite) - Programme des Projets Spéciaux de Relance

Travaux par activité											
Besoins	Des des	Prévisions	Coût total	Coût total	estimatif	estimatif	courant	31 mars 1984	Prévisions		
									1984-1985	années	futures

(en milliers de dollars)

AÉROPORTS AUTONOMES

NOUVEAU-BRUNSWICK

AÉROPORT NATIONAL DE SAINT JOHN
Modernisation de l'aérogare .

- 1 250 635 615 -

QUÉBEC

AÉROPORT NATIONAL DE DORVAL
Modernisation des édifices
selon les normes du
Commissariat fédéral des
transports

- 1 550 100 650 800

Construction d'un station-
nement étage

- 16 530 450 8 155 7 925

Aménagement paysager et
signalisation

- 900 50 850 -

Amélioration de la voie
d'accès

- 1 425 100 725 600

Réfection de la consigne en
"terrazzo" et en pierre

- 325 100 225 -

Réparation des toilettes
publiques

- 550 30 520 -

Remplacer les appareils
d'éclairage des voies de
circulation

- 328 270 58 -

Remplacement des tuyaux de
drainage souterrains

- 820 546 274 -

Restaurer voie de circu-
lation

- 522 40 482 -

Renforcer l'aire de trafic
Revetement de la piste

- 5 324 218 2 743 2 363

10-28

- 1 416 120 1 296 -

ONTARIO

AÉROPORT NATIONAL DE LONDON

Amélioration du système
d'alimentation électrique

- 963 40 923 -

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futurs
----------------------	--------------------------------------	------------------------------------	---	-------------------------	------------------------------------

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ALBERTA

Calgary - Bureau de gestion de projets - Edifice des opérations aériennes ..	-	488	279	209	-
Construction de la tour de contrôle de l'edi- fice des opérations aériennes	23 256	15 916	-	689	15 227
Edmonton - Systèmes de contrôle des télécommunications.	-	339	205	117	17
Lethbridge - Remplacement de la tour de contrôle ..	1 799	2 381	-	46	2 335
Villeneuve - Construction d'une tour de contrôle permanente	2 264	1 772	1 577	195	-

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Enderby - Conversion du radiophare omnidirec- tionnel à très haute fréquence en radio- phare Doppler à très haute fréquence	1 346	956	100	856	-
Nanaimo - Remplacement de la station d'information de vol	1 555	766	475	291	-
Vancouver - Installation du radiophare d'alligne- ment de piste 08	293	255	-	255	-
TERRITOIRES DU NORD-OUEST					
Fort Smith - Installation de radiophares omni- directionnels à très haute fréquence et matériel de mesure de distance	962	884	221	172	491
Pelly Bay - Réallocation du radiophare non directionnel	843	825	-	825	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement
(Suite)

Résultats des années futures	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Travaux par activité
Coût total	Coût total	Coût total	précédent
estimatif	estimatif	courant	précédent

(en milliers de dollars)

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ONTARIO (suite)

North Bay - installation d'un système d'atterrissage aux instruments	1 892	1 599	-	158	1 441
Pikangikum - installation d'un radiophare non directionnel	315	305	-	305	-
Terrace Bay - installation d'un radiophare non directionnel	288	253	89	164	-
Toronto - Réaménagement de la tour de contrôle	3 348	2 881	1 586	1 295	-
Installation et évaluation d'un système TéliDon Videotex	-	983	99	425	459
Remploi du matériel à très haute fréquence. Réaménagement du centre de contrôle régional ..	385	385	-	118	267
Remploi des simulateurs régionaux de circulation aérienne ..	488	488	-	296	192
d'atterrissage aux instruments piste 06L. Réinstaller la station d'information de vol ..	1 138	988	-	80	908
Trenton - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance	671	377	62	228	87
MANITOBA					
Churchill - Renovations à l'édifice servant de poste émetteur et au réseau d'antennes	-	439	-	439	-

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement
(Suite)

Besoins des années futures	Prévisions 1984-1985	Travaux par activité
Dépenses	Coût total	Coût total
jusqu'au 31 mars 1984	estimatif	précédent

(en milliers de dollars)

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (suite)

ONTARIO

651	1	-	652	-	-	Bearskin Lake - installation d'un radiophare non directionnel
						Chapleau - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance
1 712	1	-	1 713	1 621	1 713	Cochrane - installation d'un radiophare non directionnel
321	1	-	322	337	322	Geraldton - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance
						1 058 514 514
	338	176				de mesure de distance • et d'un dispositif à très haute fréquence phare omnidirectionnel
576	1	-	577	544	577	Hamilton - Nouvelle tour de contrôle
4 467	397	-	4 864	-	4 864	Hearst - installation d'un radiophare non directionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance • et d'un dispositif à très haute fréquence phare omnidirectionnel
350	1	-	351	372	351	Kapuskasing - installation d'un radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence et d'un dispositif de mesure de distance
842	1	-	843	1 153	843	Manitouwadge - installation d'un radiophare non directionnel
601	1	-	602	894	602	Moosonee - installation d'une station d'information de vol
2 688	155	-	2 843	5 058	2 843	matation de vol

(Renseignements supplémentaires) 4-55

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total	estimatif	estimatif	Coût total	Dépenses	Prévisions	années	Résolus
précédent	estimatif	estimatif	estimatif	Coût total	Dépenses	Prévisions	années	Résolus
courant	31 mars 1984	jusqu'au	31 mars 1984	1984-1985	1984-1985	1984-1985	futures	

(en milliers de dollars)

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

TERRE-NEUVE

Deer Lake -

installation d'un radio-

phare omnidirectionnel

à très haute fréquence

et d'un dispositif

de mesure de distance

Relocalisation du radio-

phare d'allignement,

piste 25

Gander - Amélioration et

automatisation des

opérations de la station

d'information de vol ...

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Charlottetown - Construc-

tion d'une tour de

contrôle et d'un édifice

des opérations

NOUVEAU-BRUNSWICK

Moncton - Remplacement du

système d'atterrissage

aux instruments piste 06

Saint John - Installation

d'un système d'atterris-

sage aux instruments,

piste 05

QUÉBEC

Îles-de-la-Madeleine -

installation d'un radio-

phare d'allignement de

piste, piste 08

Kuujuaq - Relocalisation

de la station d'informa-

tion de vol

Saint-Hubert - Remplacement

de la tour de contrôle

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (suite)

Besoins des années	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Travaux par activité
	Cout total	estimatif	précédent
	Cout total	estimatif	courant

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

Emetteurs récepteurs et multicoupleurs à très haute fréquence	10 305	10 405	4 205	2 680	3 520
Dispositif de détection de l'état des pistes phase I	17 036	13 530	2 806	5 374	5 350
Amélioration du système d'affichage de données opérationnelles	1 119	1 119	813	306	-
Système national de traitement des données de vol	7 724	7 724	4 823	2 031	870
Amélioration des services météorologiques pour l'aviation dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon	1 582	1 582	-	753	829
Couts associés au programme de remplacement du système de navigation aérienne tactique (TACAN)	-	4 132	-	120	4 012
Remplacement du terminal aér-sol	-	3 054	-	277	2 777
Remplacement au Centre de la recherche et expérimentation ATS	798	798	-	100	698
Elaboration de l'équipement de précision pour la mesure de la distance ..	440	450	-	50	400
Equipement d'essai omnidirectionnel à très haute fréquence	-	895	-	300	595
Reinstallation de transmissomètre	-	578	-	578	-
Remplacement d'un ordinateur	424	621	-	621	-
Remplacement de la flotte d'inspection des vols ..	-	57 680	-	44 091	13 589

(Renseignements supplémentaires) 4-53

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Cout total estimatif précédent	Cout total estimatif courant	Dépenses jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futurs
----------------------	--------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------	-------------------------	------------------------------------

(en milliers de dollars)

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE (suite)

Système automatique de contrôle de la circulation aérienne à Gander (améliorations et soutien)	476	476	464	12	-
Système conjoint en route et terminal	-	29 244	28 792	452	-
Achat d'installations pour la navigation aérienne aux aéroports à atter-rissage et décollage courts de Toronto Island et de Montréal ..	-	3 927	3 327	600	-
Programme concernant l'équipement autonome déterminant la mise en place des aéronefs	-	6 504	1 007	1 453	4 044
Système d'atterrissage à micro-ondes	-	1 008	946	62	-
Achats de manuels français portant sur le matériel. Programme de modernisation des radars (RAMP)	2 748	2 748	1 129	475	1 144
Programme de remplacement des systèmes d'atter-rissage aux instruments de type à lampes	5 200	5 200	3 624	760	816
Portée visuelle de piste SV-178	2 716	2 674	2 194	480	-
Radophares non direction-nels à haute puissance (500W)	1 690	1 690	1 029	407	254
Elaboration d'un nouveau système d'inspection en vol et son installation sur 5 King Air 100 aéronefs	3 230	3 230	2 633	209	388
Systèmes d'atterrissage aux instruments	4 115	3 778	3 393	256	129
Systèmes de radophares omnidirectionnels à très haute fréquence	2 819	2 819	215	1 800	804
Systèmes de radophares omnidirectionnels à très haute fréquence et de mesure de distance	9 669	9 669	3 728	2 700	3 241

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Besoins des années futures	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Travaux par activité
	Coût total	Coût total	Coût total
	estimatif	estimatif	estimatif
	courant	précédent	

(en milliers de dollars)

AUTRES AEROPORTS (suite)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST (suite)

Fort L'Inuit - Aménagement de l'aéroport	442	2 173	1 411	579	183
(Groupe C - Arctique).	-				
Iglolik - Eclairage de l'aéroport	442	442	178	264	-
Invik -					
Entreposage pour le sable	513	513	16	497	-
Caserne de pompiers	1 846	1 846	56	1 790	-
Nanisivik -					
Prolongement de la piste	-	520	490	30	-
Aménagement de l'aéroport	-				
Whale Cove - Amélioration de la piste et épan-	-	4 651	4 608	43	-
Yellowknife - Aéroport	1 801	1 801	905	896	-
Watson Lake - Nouvelle source d'alimentation	708	942	-	54	888
à interruption					
Whitby -					
Enlèvement de l'amante et garage d'entre-	568	568	-	568	-
Nouvel aéroport	15 189	15 069	94	2 300	12 675
Faro - Phare de danger	315	286	-	21	265

SERVICES DE LA NAVIGATION AERIEENNE

Administration centrale - Ottawa - Approvisionnement en gros:	564	564	381	142	41
Achat de radiophones à haute puissance (500W)	263	263	57	69	137
• • • • • Radiogoniomètres à très haute fréquence	-	274	186	88	-
Emetteurs, récepteurs et multicoupleurs à très haute fréquence	1 462	1 321	551	613	157

4-50 (Transports aériens)

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif précédent	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Travaux des années futurs
----------------------	--------------------------------------	------------------------------------	---	-------------------------	------------------------------------

(en milliers de dollars)

AUTRES AÉROPORTS (suite)

ALBERTA (suite)

Recouvrement de la piste 05-23 et de la voie de circulation	1 556	1 237	5	1 232	-
Poste de pompiers	955	955	-	35	920

COLUMBIE-BRITANNIQUE

Abbotsford - Recouvrement de la piste 18-36	1 123	959	-	959	-
Castlegar - Agrandissement de l'aérogare	5 685	6 675	123	167	6 385
Dawson Creek - Caserne de pompiers	-	976	731	245	-
Réseau d'égouts	-	305	-	305	-
Fort Nelson - Agrandissement de l'aérogare	10 475	9 762	193	6 277	3 292
Recouvrement de la piste 05-21	1 992	1 417	-	38	1 379
Fort St. John - Agrandissement de l'aérogare	19 638	17 976	200	1 183	16 593
Powell River - Recouvrement de la piste 09-27	948	639	-	639	-
Prince Rupert - Modification de la piste	-	294	-	294	-
Quesnel - Construction d'un nouveau poste de pompiers et garage d'entretien	1 777	1 777	-	1 777	-
Amélioration du système d'aqueduc et de pompage	326	264	-	264	-

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Baker Lake - Recouvrement de la piste	1 815	1 456	-	176	1 280
Coral Harbour - Recouvrement de la piste 15-35	2 661	2 456	-	447	2 009
Parc de réservoirs de mazout	674	631	-	631	-
Centrale thermique	440	428	-	428	-
Chesterfield Inlet - Aérogare	-	662	20	642	-

(Renseignements supplémentaires) 4-19

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

[illegible]

AUTRES AEROPORTS (suite)

ONTARIO

	Dryden -	Nouvelle aérogare	2 402	1 911	500	1 209	-	202
	Agrandissement de la piste 11-29 et de l'aérogare	Hamilton - Acquisition	-	562	-	562	-	-
613	North Bay - Recouvrement de terrains	de la piste 08-26 et de la voie de circuit	-	4 370	3 467	290	-	-
	Pickering - Acquisition de terrains	Sarnia - Nouvelle aérogare	3 712	3 912	3 717	195	-	-
	Sault-Sainte-Marie - Amélioration du système d'alimentation électrique	Toronto Island - Amélioration de l'aérogare	-	549	549	28	-	521
	Amélioration de la piste 08-26 et de la voie de circulation	'A'	-	2 426	167	2 259	-	-
	MANITOBA							
	Thompson - Poste de pompiers		-	853	-	853	-	-
	ALBERTA							
	Grande Prairie - Nouvelle aérogare		3 278	3 278	1 080	44	2 154	-
	Recouvrement de la piste 11-29		2 018	1 894	5	1 889	-	-
	Lethbridge - Nouvelle aérogare		2 030	2 030	222	56	1 772	-

ALBERTA

Thompson - Poste de pompiliars	-	853	-	853	-
ALBERTA					
Grande Prairie - Nouvelle aérarque	3 278	3 278	1 080	44	2 154
Recouvrement de la piste 11-29	2 018	1 894	5	1 889	-
Lethbridge - Nouvelle aérarque	2 030	2 030	222	36	1 772

4-48 (Transports aériens)

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement

(Suite)

Travaux par activité	Coût total estimatif	Coût total prévu	Dépenses jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Desoins des années futurs
----------------------	-------------------------	---------------------	--------------------------------------	-------------------------	------------------------------------

AUTRES AÉROPORTS (suite)

TERRE-NEUVE (suite)

Wabush - Modification au système d'alimen- tation électrique des aîdes visuelles pour piste 01-19 ...	1 844	1 802	-	118	1 684
---	-------	-------	---	-----	-------

NOUVELLE ÉCOSSE

Yarmouth - Rèaménagement de la piste 15-33 Nouvelle aérogare et immeuble des services généraux Amélioration de la centrale électrique de l'aérodrome	1 639	1 328	-	1 328	-
Fort Rupert - Aménagement d'un nouvel aéroport Gaspé - Recouvrement de la piste 11-29, de la voie de circulation "A" et de l'aire de trafic	5 419	5 265	2 127	2 832	306
Alma - Aîdes visuelles Eastmain - Aménagement d'un nouvel aéroport Fort Rupert - Aménagement d'un nouvel aéroport Gaspé - Recouvrement de la piste 11-29, de la voie de circulation "A" et de l'aire de trafic	5 092	4 996	-	2 484	2 512
Mont-Joli - Agrandissement de la voie de circu- lation 'D', et routes d'accès 'C', 'D' et 'E'	-	1 584	30	1 554	-
Schefferville - Centraliser distri- bution électrique avec nouveau groupe électrogène d'urgence Sherbrooke - Recouvrement de la piste 14-32 Val d'Or - Réaménagement de l'aéroport Wemindji - Aménagement d'un nouvel aéroport .	330	266	-	266	-
	-	7 328	143	5 937	1 248
	6 258	6 109	500	4 515	1 094

(Renseignements supplémentaires) 4-47

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Travaux par activité	Coût total		Coût total		Prévisions	Desoins des années futures
	estimatif	précédent	estimatif	courant	Jusqu'au 31 mars 1984	1984-1985

AÉROPORTS AUTONOMES (suite)

AÉROPORT NATIONAL DE VICTORIA (suite)

Recouvrement de la piste 13-31

AUTRES AÉROPORTS

Administration centrale - Ottawa

- Approvisionnements en gros:

Places de recharge pour

les véhicules des ser-

vices d'urgence les

balayuses de pistes et

les souffleuses

Souffleuses

Balayuses de pistes

Programme de répartition

des ressources pour les

services d'urgence à

l'aéroport

Souffleuse à air

Améliorations dans le

cadre du programme

d'économie d'énergie ...

Système national intégré

de aménagement d'aéroports

TERRE-NEUVE

Deer Lake -

Agrandissement du

garage et de l'aire

d'entreposage et de

services

St. Anthony - Cons-

truction d'un com-

plex aéroportuaire

et des installations

connexes

Stephenville - Recou-

vrement partiel de

la piste 10-28 et des

voies de circulation

A et B

Remploiement des cli-

tures côté piste ...

585	585	12 366	12 366	962	3 550	7 854
585	585	439	146	-	-	-
1 875	1 868	384	384	-	1 868	384

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Dépenses	Coût total	Coût total	estimatif	courant	31 mars 1984	Prévisions	1984-1985	années	futurs

AÉROPORTS AUTONOMES (suite)

ALBERTA

AÉROPORT INTERNATIONAL DE CALGARY

Aggrandissement des instal-	9 066	7 924	187	5 073	2 664	-	560	-	-
lations des services									
d'inspection canadiens									
Stationnement public à									
court terme et routes ..	-	840	280	560	-	-	203	-	-
l'aéroport - groupe de									
planification phase II	-	595	392	203	-	-	31	1 056	-
Régulateur et dispositif	1 239	1 087	-	31	1 056	-	250	-	-
de commutation									
Remploiement des câbles	250	250	-	250	-	-	250	-	-
d'éclairage des pistes									
Amélioration du système de									
drainage dans l'aire de									
l'aviation générale	5 207	4 639	-	1 786	2 853	-	442	-	-
Réinstallation des ser-	442	442	-	442	-	-	442	-	-
vices de l'air									
Agrandissement de l'aire	11 489	7 932	5	195	7 732	-	195	-	-
de trafic									

COLUMBIE-BRITANNIQUE

AÉROPORT INTERNATIONAL DE VANCOUVER

Récouvrement de la piste	8 107	5 346	200	395	4 751	-	395	-	-
08-26									
Amélioration au système									
d'égouts	3 982	3 982	1 950	2 032	-	-	2 032	-	-
Reconstruction de la voie									
de circulation 'N'	934	1 657	44	1	1 612	-	1	-	-
Plan prévisionnel de									
Récouvrement des voies de	-	379	264	60	55	-	60	-	-
circulation 'B', 'C' et de	754	627	100	527	-	-	527	-	-
Enoncés relatif aux réper-									
cussions de la piste sur									
l'environnement	458	458	307	151	-	-	151	-	-
Eclairage des enseignes	-	482	232	250	-	-	250	-	-
des pistes									
Agrandissement de l'aéro-	11 560	11 606	1 018	4 179	6 409	-	4 179	-	-
gare									

(Renseignements supplémentaires) 4-45

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

Revenus	Dépenses	Travaux par activité
des années	Cout total prévisions jusqu'au 31 mars 1984	estimatif précédent
1984-1985	1984-1985	1984-1985
futurs		

AÉROPORTS AUTONOMES (suite)

AÉROPORT NATIONAL DE MONCTON	Installation d'une clôture de sécurité	382	286	-	286	-
	Construction d'un nouveau système d'alimentation électrique pour l'aéroport	3 144	3 144	2 801	343	-
AÉROPORT NATIONAL DE SAINT JOHN	Modifications à la centrale thermique	275	394	-	394	-
	Remplacement de la conduite principale d'eau	455	455	-	455	-
AÉROPORT NATIONAL DE QUÉBEC	Recouvrement de la piste 05-23	1 515	1 510	-	1 510	-
	Reconstruire la centrale électrique de l'aéroport	2 607	2 610	2 099	511	-
AÉROPORT NATIONAL D'OTTAWA	Remplacement des aides à l'approche de haute intensité piste 05-23	925	995	-	995	-
	Agrandissement de l'aéroport et des parcs de stationnement	8 971	8 191	6 137	2 054	-
AÉROPORT NATIONAL DE LONDON	Achat et installation de passerelles d'embarquement	532	532	-	532	-
	Reconstruire l'aire de trafic	295	295	-	295	-
AÉROPORT NATIONAL D'OTTAWA	Amélioration des sources d'alimentation ordinaïres et d'urgence et du système de distribution	2 212	2 121	1 608	513	-
	Aménagement du complexe de l'aéroport et enlèvement de l'amiante	48 600	48 600	6 180	20 897	21 523

(Renseignements supplémentaires) 4-43

Tableau 35: Dépenses en capital par grand projet et emplacement (Suite)

besoins	Despenses	Cout total	Cout estimatif	précédent	Traux par activité
des années	Jusqu'au	31 mars	1984	1984-1985	futures
	Prévisions				

AÉROPORTS AUTONOMES (suite)

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

AÉROPORT NATIONAL DE CHARLOTTETOWN

1 975	4 603	591	7 169	7 214	Nouvel aéroport
2 647	143	676	3 466	2 420	Construction d'une station- nement et de routes
-	-	-	-	-	Construction d'un garage d'entretien d'un poste de pompiers et d'une centrale électrique pour l'aérodrome
-	110	2 687	2 797	-	Construction d'une aire de trafic et d'une voie de circulation et installa- tion de balisage
-	302	1 738	2 040	-	Construction d'une nou- velle piste 10-28 et installation de balisage lumineux
-	6 123	4 522	10 645	10 406	Acquisition de terrains ..

NOUVELLE-ÉCOSSE

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

2 692	3 758	265	6 715	5 207	Installation d'un système de climatisation
2 852	1	77	2 930	2 946	Rempplacement des murs amovibles à l'aéroport ..
-	109	200	309	-	Rempplacement des panneaux de la centrale électrique
-	680	1 864	2 544	2 544	AÉROPORT NATIONAL DE SYDNEY Remise en état des câbles électriques de la centrale électrique et du réseau d'alimen- tation

NOUVEAU-BRUNSWICK

AÉROPORT NATIONAL DE FREDERICTON

-	657	-	657	657	Agrandissement de l'aire de stationnement d'avions
3 427	1	82	3 510	3 526	Agrandissement de l'aérogare

4-42 (Transports aériens)

Travaux par activité	Cout total estimatif précédent	Cout total estimatif courant	31 mars 1984	Prévisions années 1984-1985	Besoins des années futures
Depenses					

Travaux par activité	Cout total estimatif précédent	Cout total estimatif courant	31 mars 1984	Prévisions années 1984-1985	Besoins des années futures
Depenses					

Administration centrale -
Ottawa - Approvisionnements
en gros:

Aménagement d'aéroports :				
Souffleuses	2 799	2 868	295	2 229
Remploiement à divers aéro-				
ports du circuit d'al-				
imentation d'urgence	-	995	-	995
Balayuses	854	954	-	302
				-
				652

Le plan de répartition	des ressources pour les	services d'urgence	13 827	18 385	-	11 629	6 756
------------------------	-------------------------	--------------------------	--------	--------	---	--------	-------

des sources d'énergie ..
Aide consultative pour
l'énergie

TERRE-NEUVE

REPORT INTERNATIONAL DE GANDER
Remise en état du réseau
de la centrale

Nouveau garage d'entre-					
tien	5 966	5 965	244	3 324	2 397

OPORI NATIONAL DE SI. JOHN'S
Construction d'un garage
d'extension d'un poste

AÉROPORT NATIONAL DE ST. JOHN'S

Equipe de projet	6 452	2 882	2 111	-	3 476
Recouvrir piste 11/29	3 550	3 476	-	-	3 476

Tableau 34: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement¹

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement annuel moyen	Provision pour 1984-1985
-----------------------------	------------------------------------	--------------------------

Gestion		
Haute direction	46	44
Gestion superieure ²	80	54
Sciences et professions		
Genie et arpentage	501	445
Architecteure et urbanisme	41	38
Economie et statistique	28	26
Autres	6	7
Administration et service exterieur		
Administration du Programme	615	607
Services administratifs	478	459
Gestion des finances	110	108
Gestion du personnel	77	84
Autres	89	99
Technique		
Contrôle de la circulation aerienne	2 245	2 245
Contrôle de la circulation aerienne (stagiaires)	68	202
Electronique	1 353	1 323
Radiolegraphie	908	929
Navigation aerienne	549	561
Techniciens divers	413	381
Soutien technologique et scientifique	353	325
Inspection technique	223	185
Dessin et illustrations	123	116
Autres	27	22
Soutien administratif		
Commis aux ecritures et aux reglements	1 239	1 200
Secrétariat, sténographie, dactylographie	411	401
Autres	104	103
Exploitation		
Manoeuvres et hommes de mâtier	2 142	2 078
Compiers	724	731
Services divers	140	134
Chauffage et force motrice	126	129
La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassements divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.		

1 La catégorie Gestion superieure a été créée en 1983-1984. Les postes qui font maintenant partie de cette catégorie étaient intégrés à divers autres groupes en 1982-1983.

2. Dépenses en personnel

Les coûts en personnel du Programme des transports aériens (qui incluent les contributions statutaires aux régimes d'avantages sociaux des employés) représentent 54 % du total des dépenses de fonctionnement. Le tableau 33 donne une ventilation du nombre autorisé d'employés par activité et le graphique 34 un aperçu des années-personnes autorisées et la provision pour le traitement annuel par catégorie professionnelle. Il indique l'éventail des ressources humaines requises pour exploiter et entretenir les installations et pour fournir les services de transport aérien.

Tableau 33: Besoins en années-personnes par activité

Budget des dépenses	1984-1985		1983-1984		1982-1983	
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles
Aéroports et services au sol connexes	2 667		2 571		2 534	
Aéroports autonomes						
Autres aéroports	2 269		2 281		2 196	
Services de la navigation aérienne	4 936		4 852		4 730	
Services de réglementation	5 884		5 789		6 016	
Direction et administration	1 492		1 445		1 330	
	887		919		902	
Total	13 199		13 005		12 978	

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Le tableau 32 montre les dépenses par article du Programme des transports aériens. Il comprend les dépenses imputées au fonds renouvelable des aéroports autonomes, excluant les dépenses internes pour le contrôle de la circulation aérienne et les services de gestion (tableau 37, page 4-6).

Tableau 32: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983
Personnel		
Traitements et salaires	463 796	434 235
Autres frais touchant le personnel	81 592	82 678
	414 787	80 478
	545 388	495 265
Biens et services		
Transports et communications	65 849	57 206
Information	1 252	1 994
Servics professionnels et spéciaux	29 025	32 583
Servics de sécurité	7 401	5 352
Servics de météorologie	20 711	14 446
Servics de nettoyage d'immeubles	49 353	43 216
Autres	8 075	6 081
Achat de servics de réparation et d'entretien	27 119	18 635
Alimentation en électricité	20 135	18 463
Autres servics publics, fournitures et approvisionnements	75 400	66 638
Toutes autres dépenses	152 975	53 643
	457 291	318 257
	247 239	742 504
Total des dépenses de fonctionnement	1 002 679	835 170
Recettes de fonctionnement		
Taxe de transport aérien	210 184	206 983
Location et concessions	133 157	128 531
Taxe d'atterrissage	68 898	66 904
Taxe générale d'aéroport	43 102	38 423
Autres recettes	162 694	62 155
Coûts recouvrés auprès d'autres ministères	13 809	14 367
du gouvernement fédéral	14 459	14 459
Total des recettes et recouvrements	631 844	517 363
Dépenses de fonctionnement nettes	370 835	317 807
Capital	535 576	318 400
Subventions et contributions	48 063	42 156
	954 474	678 363
	454 004	454 004

Dépenses en capital: Dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement, l'Administration des transports aériens accélère la construction de bureaux qui abriteront l'Administration centrale de l'Air de la région du Québec à Montréal, au coût estimatif total de 17 millions de dollars. En 1984-1985, les dépenses atteindront 11 millions de dollars et comprendront l'achat de matériel et de fournitures de bureau.

Recettes: Les recettes proviennent surtout du recouvrement du coût des services de gestion (8 millions de dollars) offerts aux aéroports autonomes. Pour plus de détails, voir la section III, A. 5., Recettes du Programme, à la page 4-63.

D. Direction et administration

Objectif

Gérer le Programme des transports aériens de manière à assurer l'établissement et l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace qui réponde aux besoins des usagers et aux objectifs socio-économiques du gouvernement fédéral.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente 5 % des dépenses de fonctionnement du Programme (tableau 31).

Tableau 31: Besoins de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985		Prévues		Réelles	
	A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Personnel	9 170	211	8 538	218	7 041	252
Finances	9 006	120	8 385	124	6 905	123
Achats et approvisionnements	11 690	199	10 884	207	10 663	197
Gestion et administration	16 799	261	15 642	270	14 223	233
Total des dépenses de fonctionnement	50 932	887	47 417	919	42 176	902
Dépenses en capital	10 881	-	1 500	-	1 279	-
Subventions et contributions	35	-	598	-	357	-
Dépenses totales	61 848	887	49 515	919	43 812	902
Recettes et coûts recouvrés	(8 712)	-	(8 158)	-	(6 799)	-
	53 136	887	41 357	919	37 013	902

Description et justification des ressources

L'activité "Direction et administration" assure les fonctions de gestion, de politique et d'administration pour l'ensemble du Programme. Elle est formée des bureaux de l'Administrateur des transports aériens et de ceux des Administrateurs régionaux, du personnel de l'Administration centrale affecté à la politique et à la liaison, ainsi que des unités de l'Administration centrale et des régions qui assurent des services de soutien pour tout le Programme dans les domaines fonctionnels suivants: la planification, les finances, le personnel, les achats et les approvisionnements, ainsi que les services administratifs internes.

fonctionnement.

(en milliers de dollars)

Reviews
1983-1984

usagers des aéronefs. Le tableau 30 résume ces variables.

Tableau 30: Résumé des principales variables de la charge de travail

Previews
1983-1984

Recettes: Les frais d'examen et de délivrance de licences (1,5 millions de dollars) sont les principales sources de recettes de cette activité. Pour plus de détails sur les recettes, voir section III A. 5. - Recettes du Programme, page 4-63.

(Services de réglementation) 4-35

Tableau 27: Résumé des principales variables de la charge de travail

	Budget des dépenses	Prévues
Nombre de pilotes brevetés	66 000	61 300
Nombre d'aéronefs immatriculés	26 950	25 675
Nombre d'exploitants commerciaux	935	907
Nombre d'aéroports licenciés	1 391	1 301
	1984-1985	1983-1984

En 1983, des modifications ont été apportées au Règlement de l'Air pour rendre obligatoire l'immatriculation des aéronefs ultra-légers et la délivrance de licences aux pilotes de ces aéronefs. Le 30 septembre 1983 l'Administration avait déjà immatriculé 988 aéronefs ultra légers et délivré des licences à 309 pilotes d'aéronefs ultra légers. Étant donné le coût peu élevé d'acquisition et d'exploitation de ces aéronefs comparativement aux aéronefs classiques, l'Administration prévoit que cette variable de la charge de travail augmentera en 1984-1985 et au cours des années suivantes.

Sécurité aérienne: Le tableau 28 contient un résumé de la répartition des dépenses de fonctionnement.

Tableau 28: Sécurité aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses	Prévues
	1984-1985	1983-1984
\$ A-P	\$	\$
Enquêtes sur les accidents et analyses des causes	5 553	85
Recherches en génie, médecine et droit	1 254	19
Gestion et administration	699	12
	7 506	116
	6 400	115

Ces fonctions sont assurées au moyen d'un vaste programme d'examen, d'inspection et de surveillance.

Sécurité aérienne: Cet élément a pour rôle principal de prévenir les accidents de l'aviation civile au moyen d'enquêtes, d'analyses et de comptes rendus des lacunes qui touchent la sécurité aérienne afin de prendre les mesures correctives nécessaires. Il formera le noyau du Bureau canadien de la sécurité aérienne, une fois que celui-ci aura été officiellement constitué. Entre temps, des dispositions ont été prises pour qu'il puisse être exploité indépendamment du reste du Programme.

Services aux aéronefs: Le principal rôle de cet élément consiste à exploiter et à entretenir la flotte d'aéronefs du Programme. Cette flotte est utilisée pour étalonner et inspecter les aides à la navigation, transporter et former le personnel du Programme et transporter des hauts fonctionnaires du gouvernement et des dignitaires étrangers. Il offre en outre des services de vol et d'entretien d'aéronefs à d'autres programmes gouvernementaux, principalement en assurant l'exploitation et l'entretien des aéronefs et des hélicoptères de la Garde côtière canadienne pour le Programme des transports par eau.

Donnés sur le rendement et justification des ressources

Services de réglementation aéronautique: Le tableau 26 contient une ventilation des besoins de dépenses de fonctionnement.

Tableau 26: Services de réglementation aéronautique - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	Prévisions 1983-1984			
				A-P	\$	
Licences, inspection et surveillance Législation, normes et application Gestion et administration	45 712	746	43 531	705	85	
	5 346	85	5 418	39	39	
	5 353	39	3 413	829	54 411	
	870		52 362			

Afin de prévenir les accidents et d'accroître la sécurité aérienne, l'Administration a créé en 1983 la Division du contrôle permanent de la navigabilité. Elle espère ainsi surveiller de plus près la navigabilité des aéronefs en établissant de meilleures procédures de détection des pannes de mécanique et en accélérant ses mesures correctives. Pour poursuivre cet objectif en 1984-1985, l'Administration a alloué 49 années-sur les dépenses de fonctionnement sont le degré requis de réglementation de chaque composante du réseau national de transport aérien et le rythme de croissance de ces composantes. Le tableau 27 en résume l'ampleur des personnes pour achever les travaux de mise en place de la division et pour accroître les ressources régionales d'inspection de navigabilité.

C. Services de réglementation

Objectifs

Promouvoir et assurer la sécurité aérienne à l'intérieur du réseau national de transport aérien civil.

Assurer l'efficacité des services aux aéronefs.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses de fonctionnement de cette activité représentent 10 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme. Les dépenses en capital représentent 13 % des besoins du Programme.

Tableau 25: Besoins de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses			Prévisions			Réelles		
1984-1985			1983-1984			1982-1983		
Services de réglementation aéronautique	54 411	52 362	44 664	5 459	31 475	Services aux aéronefs	46 582	36 900
	7 506	6 400	5 459				7 506	6 400
	46 582	36 900	31 475				46 582	36 900
Dépenses totales de fonctionnement	108 499	95 662	81 598			Dépenses en capital	108 499	95 662
	68 866	26 100	4 704				68 866	26 100
	80	104	109				80	104
Dépenses totales	177 445	121 866	86 411			Recettes et coûts recouvrés	177 445	121 866
	(12 425)	(12 761)	(12 241)				(12 425)	(12 761)
	165 022	109 105	74 170				165 022	109 105

Description

Services de réglementation aéronautique: Cet élément assure toutes les fonctions de réglementation liées à l'aéronautique civile, sauf la réglementation économique qui est la responsabilité de la Commission canadienne des transports. Il certifie et contrôle:

- la compétence du personnel aéronautique, comme les pilotes, les techniciens de vol, les mécaniciens d'entretien d'aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne;
- la navigabilité des aéronefs;
- la fiabilité et la sécurité des installations et de l'équipement des aéroports et de la navigation aérienne;
- les activités des compagnies aériennes offrant des services à horaire fixe et des autres transporteurs aériens commerciaux.

Tableau 24: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1984-1985 - Services de la navigation aérienne (en milliers de dollars)

Dépenses	Coût Jusqu'au 31 mars 1984	Prévues 1984-1985	Diffé- rence
Restauration d'installations désuètes			
Installations et équipement des services	47 900	13 702	8 078
de la circulation aérienne			
Systèmes de surveillance	869 102	12 880	86 547
Systèmes de communications	12 442	3 314	5 353
Système de navigation aérienne et d'atterrissage	65 261	25 978	21 627
Travaux divers de moins de 250 000 \$	15 071	--	15 071
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande			
Installations et équipement des services	12 926	3 286	2 379
de la circulation aérienne			
Systèmes de surveillance	14 455	3 531	5 574
Systèmes de communications	6 160	599	1 445
Systèmes de navigation aérienne et d'atterrissage	57 319	37 821	7 123
	90 860	45 237	16 521
	1 100 636	101 111	153 197
			846 328

Analyse des recettes: Pour plus de détails sur le genre et le montant des recettes provenant de cette activité, voir la section III, A. 5. - Recettes du Programme, voir page 4-63.

Tableau 23: Principales variables touchant les dépenses de fonctionnement

Contrôle de la circulation aérienne	
Nombre d'unités de contrôle de la circulation aérienne	78
Heures de service	518 756
Mouvements d'aéronefs dans l'espace aérien	518 756
contrôle (en milliers)	1 500
Stations d'information de vol	
Nombre de stations de services d'information de vol	114
Heures de service	952 194
Nombre de plans de vol déposés	560 700
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes	
Nombre d'emplacements possédant de l'équipement à entretenir	124
Système de surveillance (radar)	859
Aides à la navigation	368
Systèmes de communications	122
Budget des dépenses	
1984-1985	1983-1984

analyse des dépenses en capital: Le tableau 24 montre une analyse des dépenses en capital prévues pour l'exercice 1984-1985. Il résume tous les grands travaux d'équipement, y compris ceux qui s'inscrivent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance. Pour un énoncé détaillé, voir la Section III, tableau 35, pages 4-50 à 4-57 et page 4-61 à 4-62.

A des fins d'exploitation, l'activité est divisée en deux principales fonctions, soit les services de la circulation aérienne et les services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes. Les services de la circulation aérienne sont formés principalement du personnel nécessaire pour exploiter les diverses installations de contrôle de la circulation aérienne et les stations d'information de vol. Par ailleurs, les services de soutien technique à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes sont composés du personnel, du matériel et des services requis pour établir et entretenir les installations et l'équipement servant à assurer les services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol, ainsi que les services d'aide à la navigation. Les renseignements suivants sur le rendement et la justification des ressources sont présentés à l'aide de cette ventilation de l'activité.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses de fonctionnement: Les services de la circulation aérienne exigeront probablement 58 % des dépenses de fonctionnement et 64 % des ressources humaines affectées à cette activité, tandis que les services de soutien technique à l'appui de l'exploitation et de l'entretien des systèmes nécessiteront 40% des dépenses de fonctionnement et 34 % du personnel affecté. Les 2 % qui restent des dépenses de fonctionnement et des besoins en personnel iront aux services de soutien à la gestion et au personnel.

Tableau 22: Services de la navigation aérienne - Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	Prévisions 1983-1984			A-P
			\$			
Services de la circulation aérienne Contrôle de la circulation aérienne Stations d'information de vol	162 559	2 914	153 090	2 866	838	
	36 820	852	34 799	838		
	199 379	3 766	187 889	3 704		
Services de soutien technique pour l'exploitation et l'entretien des systèmes Soutien à la gestion et personnel	138 972	1 994	128 194	1 961	124	
	7 215	124	6 785			
	345 566	5 884	322 868	5 789		

Le tableau 23 résume quelques-unes des principales variables qui influent sur les besoins de dépenses de fonctionnement de l'activité.

B. Services de la navigation aérienne

Objectif

Le principal objectif de cette activité consiste à assurer la sécurité et l'efficacité des mouvements d'aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et international adjacents.

État récapitulatif des ressources

Cette activité représente 34 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme et 29 % des dépenses en capital.

Tableau 21: Besoins nets de ressources de l'activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Comprend:	
1984-1985	Prévisions Réelles 1983-1984 1982-1983	Services de la navigation aérienne	
365 814	262 257 215,844		

Dépenses de fonctionnement		Subventions et contributions		Dépenses totales	
345 566	153 197	589	499 352	365 814	133 538
322 668	63 600	240	386 708	262 257	(124 451)
318 859	24 530	1 642	345 031	215 844	(129 187)

Description

Cette activité offre trois principaux services à l'appui du transport aérien, lesquels visent tous à aider les aéronefs à se déplacer de façon sûre et efficace d'un point à un autre. Il s'agit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'aide à la navigation. Il existe un réseau de sept centres de contrôle régional, neuf unités de contrôle terminal et 61 tours de contrôle qui assurent des services de contrôle des vols en route, à l'arrivée et au départ dans certains corridors aériens et dans la région immédiate des aéroports les plus achalandés. Quelque 114 stations d'information de vol, situées à des aéroports dans tout le pays, offrent des services d'information de vol tels que des bulletins météorologiques, la disponibilité des aides à la navigation et des services de recherche et sauvetage. En plus, plusieurs centaines d'aides à la navigation, installées aux aéroports et à divers endroits dans tout le pays, aident les pilotes à déterminer leur position et leur direction entre les aéroports et les guident à l'atterrissage et au décollage.

Contributions (en milliers de dollars)

*Les données qui précèdent englobent 5,6 millions de dollars pour 1984-1985 de projets spéciaux de relance.

Analyse des dépense en capital : Le tableau 19 montre une analyse des dépenses en capital prévues pour l'exercice 1984-1985. Il résume tous les grands travaux d'équipement, y compris ceux qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance. Pour un énoncé détaillé, voir Section III, tableau 35, pages 4-46 à 4-50 et pages 4-60 à 4-61.

Tableau 19 : Sommaire des projets d'immobilisations pour 1984-1985 pour les aéroports régionaux et locaux exploités par Transpor Canada (en milliers de dollars)

Dépenses	Coût jusqu'au 31 mars	Prévu	Différence
1984	1984-1985		

Restauration d'installations désuètes

Aérogares et installations connexes	31 120	2 292	15 516	13 312
Aires de manœuvre	33 600	6 571	20 084	6 945
Bâtiments et matériel d'entretien	5 914	810	3 088	2 016
Services aéroportualres d'urgence	21 389	1 082	12 238	8 069
Travaux divers de moins de 250 000 \$	6 673	--	6 673	-

Accroissement de la capacité pour répondre à la demande

Aérogares et installations connexes	137 893	13 711	49 593	74 589
Aires de manœuvre	193 081	151 914	21 595	19 572
Bâtiments et matériel d'entretien	16 017	983	10 139	4 895
Services aéroportualres d'urgence	809	27	782	-
	347 800	166 635	82 109	99 056
	446 496	177 390	139 708	129 398

Aéroports exploités par d'autres parties : L'élément prévoit en outre une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par des municipalités et d'autres parties. Le tableau 20 résume les contributions de fonctionnement et de capital prévues par catégorie d'aéroports et inclut les contributions de capital qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance.

Tableau 17: Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

Prévisions 1983-1984		
Total des heures d'exploitation de 23 aéroports régionaux et locaux		
Principales installations aéroportuaires		
Nombre	Superficie (en milliers de mètres carrés)	
80	55	Aérogares
155	11 825	pistes
237	2 099	Voies de circulation
115	3 999	Autres de trafic

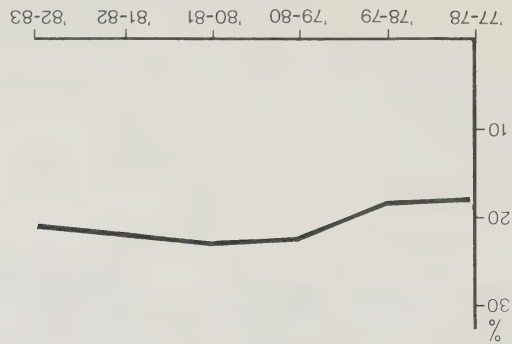
Nota: 1. Sont exclus les aéroports dont les heures de fonctionnement ne sont pas publiées, comme les aéroports communautaires de l'Arctique qui se trouvent dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. Nota: 2. Les données prévues pour 1984-1985 n'étaient pas disponibles lorsque le document a été rédigé. Les données ci-dessus touchent 97 des 133 aéroports de cette composante.

Le tableau 18 illustre dans quelle mesure les aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada recouvrent leurs coûts de fonctionnement. Les coûts sont une approximation de ceux qu'un exploitant commercial doit normalement assumer. Les dépenses de fonctionnement indiquées au tableau 16 sont donc rajustées de manière à refléter:

- le coût des services de contrôle de la circulation aérienne assurés par les Services de la navigation aérienne dans la région immédiate de ces aéroports;
- l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes et l'intérêt sur les investissements du gouvernement dans ces aéroports.

Une déduction est faite pour le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. (La méthode utilisée est la même que pour les aéroports autonomes.)

Tableau 18: Recouvrement des coûts - Aéroports régionaux et locaux exploités par Transports Canada



Description

Aéroports exploités par Transports Canada : Cet élément est responsable de l'exploitation de 131 aéroports régionaux et locaux. Il comprend également les aéroports nationaux de Yellowknife et Whitehorse, qui sont considérés comme des aéroports régionaux pour des raisons financières. L'exploitation de ces aéroports se compare à celle des aéroports autonomes, sauf qu'elle se fait sur une échelle beaucoup moins grande dans la plupart des cas. (Pour une description de l'exploitation, voir page 4-19).

Aéroports exploités par d'autres parties : L'élément offre également une aide financière aux aéroports régionaux et locaux exploités par d'autres parties.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aéroports exploités par Transports Canada : Le tableau 16 résume les dépenses au chapitre des opérations locales, les dépenses totales au titre des services de soutien pour l'ensemble de l'activité qui sont planifiées et contrôlées par cet élément, ainsi que le montant des coûts recouverts auprès des aéroports autonomes pour les services de soutien. Le tableau 17 montre les principaux déterminants qui influent sur les opérations locales.

Tableau 16: Aéroports régionaux et locaux exploités par

Transports Canada - Dépenses brutes de fonctionnement
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	1983-1984
	A-P	\$
	A-P	

Opérations locales	34 880	446	30 804	449
Services aéroportuaires	55 517	873	49 025	878
Entretien et réparation des installations	90 397	1 319	79 829	1 327
Services de soutien généraux	15 914	396	14 056	398
Services d'architecture et d'ingénierie	32 059	458	28 313	460
Gestion et administration	3 922	96	3 462	96
Autres	51 895	950	45 831	954
Dépenses totales	142 292	2 269	125 660	2 281
Recouvrements auprès des aéroports autonomes	49 551	-	45 963	-

A.2 Autres aéroports

Sous-objectifs

Veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un réseau d'aéroports régionaux et locaux pour permettre à toutes les régions du Canada de bénéficier de services de transports aériens.

Recouvrer les coûts de fonctionnement auprès des usagers des aéroports dans la mesure du possible.

Comme ces aéroports desservent les secteurs moins peuplés et plus isolés du pays, le volume de mouvements d'aéronefs et de trafic passagers qui leur permet des recettes est sensiblement moins élevé. Dans l'intérêt des usagers du réseau de transport aérien, le gouvernement assume les coûts non récupérés nécessaires à la prestation et au maintien d'une capacité et d'un niveau de service adéquats dans tout le pays.

Etat récapitulatif des ressources

Cet élément représente 14 % des dépenses totales de fonctionnement du Programme et 26 % de ses dépenses en capital.

Tableau 15: Autres aéroports - Besoins nets de ressources
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985		1983-1984		1982-1983	
	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles	Prévues	Réelles
Aéroports exploités par Transports Canada	142 292	125 660	113 377	--		
Dépenses de fonctionnement						
Opérations aéroportuaires et services de soutien généraux	121 732	27 204	--			
Paléments aux aéroports autonomes pour le P.P.S.R. et projet de capital (crédit 80)	264 024	152 864	113 377			
Dépenses en capital	139 708	103 200	68 700			
Aéroports exploités par d'autres parties	16 397	16 860	14 928			
Contributions de fonctionnement	30 962	24 354	7 884			
Contributions de capital	47 359	41 214	22 812			
Dépenses totales	451 091	297 278	204 889			
Recettes	(96 842)	(91 930)	(86 930)			
	354 249	205 348	117 959			

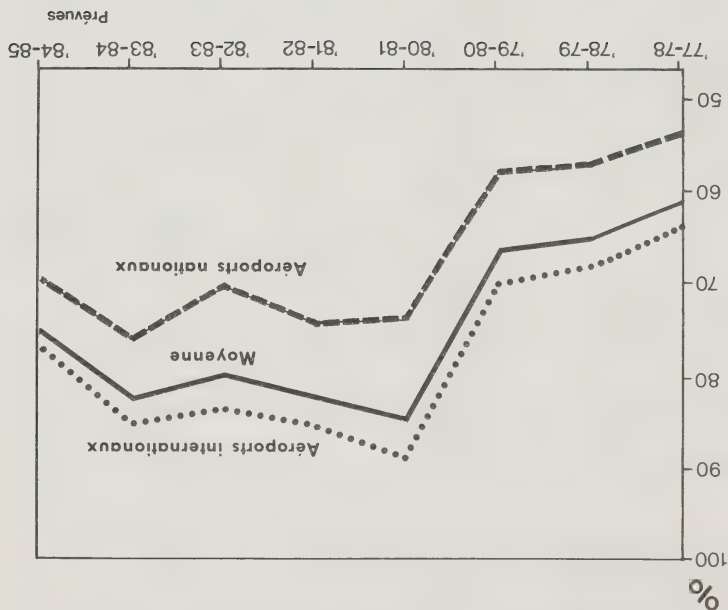
Analyse des dépenses en capital : Le tableau 14 montre une analyse des dépenses en projets d'équipement prévues pour l'exercice 1984-1985. Il résume tous les grands travaux d'équipement, y compris ceux qui s'insèrent dans le cadre du Programme des projets spéciaux de relance. Pour un énoncé détaillé, voir la Section 111, tableau 35, pages 4-41 à 4-46 et 4-58 à 4-59.

Tableau 14: Sommaire des projets d'immobilisations prévus pour 1984-1985, Aéroports autonomes (en milliers de dollars)

Restauration d'installations désuètes				
Dépenses	Coût prévues	estimatif jusqu'au 31 mars 1984	Prévues 1984-1985	Différence
Aérogares et installations connexes	52 432	13 129	22 235	17 068
Aïres de manœuvre	35 134	3 047	21 811	10 286
Bâtiments et matériel d'entretien	11 286	539	7 354	3 393
Services aéroportuaires d'urgence	5 766	240	3 523	2 003
Travaux divers de moins de \$250,000	8 983	-	8 983	--
<hr/>				
Accroissement de la capacité pour répondre à la demande				
Aérogares et installations connexes	239 577	89 153	70 933	79 491
Aïres de manœuvre	36 163	12 796	12 782	10 585
Bâtiments et matériel d'entretien	13 080	5 777	3 564	3 739
Services aéroportuaires d'urgence	21 182	2 687	11 739	6 756
<hr/>				
310 002	110 413	99 018	100 571	
<hr/>				
423 603	127 358	162 924	133 321	

Analyse des recettes: Le tableau 13 illustre le rendement réel et prévu de cet élément à l'égard de son objectif de recouvrement complet des coûts pour la période de huit ans se terminant le 31 mars 1985. Les coûts sont une approximation de ceux que doit normalement assumer un exploitant commercial. En conséquence, les dépenses indiquées au tableau 11 sont rajustées de manière à tenir compte des intérêts sur le montant total de l'investissement du gouvernement et à soustraire le coût estimatif des services offerts aux aéronefs gouvernementaux et militaires. Pour plus de détails sur les catégories et les montants des recettes recueillies par les aéroports autonomes, voir la section III A. 5. - Recettes du Programme, à la page 4-63.

Tableau 13: Recouvrement des coûts par les aéroports autonomes



services de gestion, de commercialisation, d'administration, d'architecture, d'ingénierie et de soutien technique qui sont fournis à cet élément. (Pour plus de détails concernant ces frais et ceux du contrôle de la circulation aérienne, voir page 4-67.)

Tableau 11: Aéroports autonomes - État récapitulatif des dépenses (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	A-P	\$	Prévues	1983-1984	A-P
---------------------	-----------	-----	----	---------	-----------	-----

Opérations locales	85 379	782	78 749	754	79 296	1 359
Services aéroportuaires	85 973	1 409	78 749	754	79 296	1 359
Entretien et réparation des installations						
Service de gestion, d'administration et de soutien technique	32 055	476	29 514	458		
et de soutien technique						
Autres coûts et frais	203 407	2 667	187 559	2 571		

Frais de contrôle de la circulation	84 622	-	80 520	-		
aérienne						
Services de gestion et de soutien	57 618	-	51 421	-		
technique	62 581	-	57 900	-		
Amortissement	21 875	-	25 724	-		
Subventions tenant lieu de taxes	8 376	-	3 076	-		
Intérêts	235 072	-	218 641	-		
	438 479	2 667	406 200	2 571		

Les deux principaux facteurs déterminants (tableau 12) du coût des activités aéroportuaires locales sont les heures d'ouverture des aéroports ainsi que l'ampleur et la nature des installations à entretenir.

Tableau 12: Résumé des principaux déterminants de la charge de travail

Prévues	1983-1984
---------	-----------

Total des heures d'exploitation de 23 aéroports nationaux et internationaux		175 172
Principales installations aéroportuaires entrées (Données de février 1983) ¹	Nombre	Superficie (en milliers de mètres carrés)
	25	657
	61	8 151
	216	3 713
	85	4 582
	Aires de trafic	

Nota: 1. Les données prévues pour 1984-1985 n'étaient pas disponibles lorsque le document a été rédigé.

Liste des aéroports : Cet élément comprend les huit aéroports internationaux et 15 des 17 aéroports nationaux du Canada. Les aéroports internationaux sont : Gander, Halifax, Mirabel, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. Les quinze aéroports nationaux faisant partie de cet élément sont : St. John's, Charlottetown, Sydney, Saint John, Fredericton, Moncton, Québec, Montréal-Dorval, Ottawa, London, Windsor, Thunder Bay, Regina, Saskatoon et Victoria. Les deux aéroports nationaux qui ne font pas partie de cet élément sont ceux de Whitehorse et Yellowknife.

Exploitation : L'exploitation des aéroports comprend deux principales tâches : la prestation de services aéroportuaires aux passagers et aux aéronefs et l'entretien et la réparation des installations aéroportuaires. Les principaux services offerts dans les aéroports sont ceux de sauvetage en cas d'incendie ou d'écrasement, de police et de sécurité des passagers.

Les installations aéroportuaires qui nécessitent un entretien et des réparations comprennent une multitude de bâtiments (par exemple : les aérogares, les hangars de stationnement, les bâtiments d'entretien et les autres bâtiments auxiliaires), les structures de surface (par exemple : les pistes, les voies de circulation, les aires de stationnement, les routes et les parcs de stationnement), les systèmes mécaniques et électriques ainsi que diverses pièces d'équipement fixes et mobiles. Les coûts d'entretien et de réparation de ces installations comprennent entre autres les coûts des services publics, de l'entretien des bâtiments, de déneigement et de réparation.

L'exploitation des aéroports comprend deux autres caractéristiques spéciales : la première est le besoin d'une multitude de services d'architecture, d'ingénierie et de soutien technique pour aider à solutionner les difficultés d'acheminement des aéronefs et des passagers ; la deuxième caractéristique est la nécessité de services de commercialisation à l'appui des multiples activités sources de recettes en plus des autres services de gestion et d'administration normalement requis.

Données sur le rendement et justification des ressources

Dépenses : Le tableau 11 contient une ventilation des prévisions de dépenses au titre de l'exploitation des aéroports autonomes pour l'exercice 1984-1985. Étant donné que ces aéroports doivent normalement recouvrer tous leurs coûts de fonctionnement, les prévisions de dépenses comprennent les frais pour les services de contrôle de la circulation aérienne assurés à proximité de chaque aéroport par l'activité services de la navigation aérienne, l'amortissement, les subventions tenant lieu de taxes versées par Travaux Publics ainsi que les frais d'intérêt liés aux dépenses nettes imputées au Fonds renouvelable des aéroports autonomes. Les frais relatifs aux services de gestion et de soutien technique représentent les coûts recouvrés par l'élément "Autres aéroports" et l'activité Direction et administration au chapitre des

Section II Analyse par activité

A. Aéroports et services au sol connexes

Cette activité a pour principal objectif de promouvoir l'établissement et l'exploitation d'un réseau national d'aéroports civils sûr et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs du gouvernement.

Dans le texte qui suit, l'activité est divisée en deux éléments, soit les aéroports autonomes et les autres aéroports, en raison des différents sous-objectifs et mécanismes de financement qui s'appliquent à chacun.

A.1 Aéroports autonomes

Sous-objectif

Développer et exploiter les aéroports internationaux et nationaux visés par le Fonds renouvelable des aéroports autonomes de manière à recouvrer leurs coûts de fonctionnement.

Etat récapitulatif des ressources

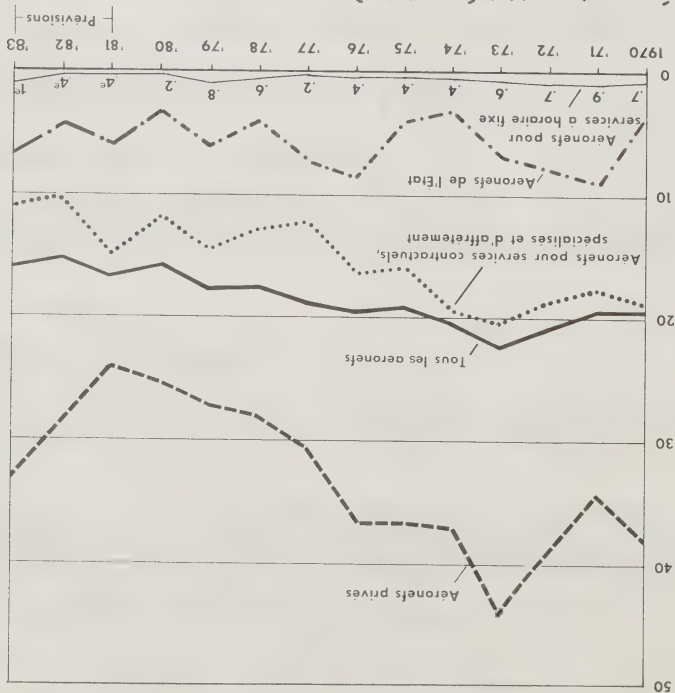
Cet élément représente environ 37 % des dépenses de fonctionnement du Programme et 30 % de ses dépenses en capital.

Tableau 10: Aéroports autonomes - Etat des activités au titre du fonds renouvelable (en milliers de dollars)

Budget des dépenses			1984-1985			Prévues			Réelles		
						1983-1984			1982-1983		
Recettes	400 837	384 800	372 894	365 107							
Dépenses	438 479	406 200	406 200	365 107							
Bénéfice d'exploitation (Perte)	(37 642)	(21 400)	7 787								
Ajouter: Amortissement	62 581	57 900	54 759								
Ressources provenant de l'exploitation	24 939	36 500	62 546								
Ressources provenant des paiements versés par d'autres aéroports pour le P.P.S.R. et les travaux d'équipement (crédit 80)	121 732	27 204	-								
Dépenses en capital	162 924	124 000	71 564								
Besoins nets de ressources	16 253	60 296	9 018								

Voir page 4-68 de la section III - Renseignements supplémentaires, le sommaire de l'utilisation prévue du fonds renouvelable et des profits et pertes par aéroport.

Tableau 9: Taux d'accidents par 100 000 heures de vol par type de service



Nota: Les données sur les activités de 1981 à 1983 sont estimatives et pourront être modifiées à la parution du rapport de Statistique Canada.

Afin de mettre en lumière l'importance de la sécurité aérienne, l'Administration travaille à calculer les répercussions financières des accidents d'aviation sur l'économie canadienne. De 1978 à 1982, 3 340 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada ont été signalés. Parmi ces accidents, 1 516 ont été subis par de petits aéronefs ayant une masse de 12 500 lb ou moins.

Ces 1 516 accidents ont causé 876 décès, 567 blessures graves, 3 769 jours d'hospitalisation et 19 392 jours de travail perdus. Les quelque 270 millions de dollars de coûts imposés à l'économie du pays comprennent les coûts des dommages à la coque des aéronefs, les dépenses en opérations de recherche et sauvetage, les journées d'hospitalisation et de travail perdu, et les frais d'administration des procédures d'assurance. Ces calculs ne sont qu'approximatifs, mais ils permettent de bien comprendre l'importance de la sécurité aérienne pour l'économie du Canada.

3. Efficacité du Programme

L'objectif du Programme qui consiste à "veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace" doit produire des résultats dans deux principaux secteurs: la sécurité du réseau et l'établissement et l'exploitation d'un réseau efficace. Le tableau qui suit contient des données sommaires sur la sécurité aérienne. La direction examinera la possibilité d'établir des indicateurs quantitatifs pratiques pour déterminer dans quelle mesure le Programme établira et exploitera efficacement son infrastructure d'aéroports et de navigation aérienne au cours de l'exercice 1984-1985.

Sécurité aérienne: La sécurité a toujours occupé une place importante dans le Programme des transports aériens. A ce jour, le réseau national de transport aérien civil s'est révélé très sûr. Les tableaux 8 et 9 font état de la situation des 10 dernières années.

Les efforts pour améliorer la sécurité seraient mieux illustrés par le nombre d'accidents qui ont été évités, plutôt que par ceux qui se sont produits. Les taux d'accidents illustrés dans les tableaux 8 et 9 ne sont donc qu'un reflet indirect des mesures prises pour améliorer la sécurité dans le cadre du Programme.

Tableau 8: Nombre d'accidents subis par des aéronefs immatriculés au Canada, par type de vol et période de cinq ans

Type de vol		1968-1972	1973-1977	1987-1982
<hr/>				
A horaire fixe	2,8	2,0	2,4	7,8
Sans horaire fixe et à taux unitaire ¹	7,6	8,0	144,6	125,4
D'affrètement et à contrat	125,4	150,8	24,6	5,8
Spécialisé	88,2	123,8	125,4	24,6
D'aéro-club	25,2	25,6	5,8	354,2
De l'Etat	6,6	6,2	22,8	667,6
Privé	257,0	357,8	20,4	694,6
Commercial à des fins non lucratives ²	15,6	528,4	694,6	667,6
<hr/>				
Total (tous les aéronefs)				

Nota: 1. Ce type de vol désigne le type en commun des passagers et des marchandises à un taux unitaire qui est effectué par un

transporteur aérien commercial non tenu de suivre un horaire fixe. Par exemple, la plupart des transporteurs qui desservent

le Nord du Canada.

2. Ce type de vol s'entend des vols de mise en place et d'entraînement effectués par des exploitants commerciaux, qui

n'en retirent aucun revenu.

Pour plus de détails sur le programme d'immobilisations, se reporter à la section II, pages 4-22, 4-26, 4-31, 4-35 et 4-37 ainsi qu'à la section III, tableau 35 intitulé "Dépenses en capital par grand projet et empiacement" (page 4-41).

Gestion et organisation

Sécurité aérienne: Les mesures prises ou sur le point de l'être à la suite des recommandations de la Commission Dubin comprennent:

- l'adoption d'un projet de loi visant la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, qui constitue la principale recommandation du premier volume du rapport;
- l'adoption de toutes les recommandations concernant l'application des règlements (ces recommandations visent une politique d'application plus rigoureuse, la rédaction d'un nouveau manuel des procédures d'application et des modifications à la loi sur l'aéronautique devant servir de fondement juridique à la création d'un nouveau mode d'application et du tribunal d'appel de l'Aviation civile);
- la séparation de la direction générale de l'aéronautique civile en deux directions générales (Navigation aérienne et Réglementation aérienne) afin de dissocier la fonction de navigation aérienne de celle de réglementation;
- la formulation d'un code canadien de navigabilité par un comité consultatif formé entre autres de représentants de l'industrie;
- l'adoption de mesures pour s'assurer que les aéronefs du Ministère soient exploités conformément aux normes applicables aux transporteurs aériens commerciaux;
- l'établissement d'une exigence pour que certains types d'aéronefs aient à leur bord des émetteurs localisateurs d'urgence;
- l'élaboration d'un meilleur système de compte rendu des incidents, y compris un système de compte rendu volontaire des incidents.

Le plan de développement de l'espace aérien canadien: Afin

d'assurer le développement rationnel de l'espace aérien canadien, l'Administration vise à élaborer un cadre de planification technique à long terme pour l'acquisition et le développement des installations et de prestation de services de navigation aérienne. Un projet visant à coordonner toutes les principales dépenses prévues jusqu'à l'an 2000, à améliorer les services et à accroître la productivité a été mis de l'avant et fera l'objet de discussions avec les usagers de l'espace aérien. L'Administration prévoit tenir d'amples discussions avec les usagers du système au cours de l'exercice 1984-1985.

Programme des projets spéciaux de relance : À l'appui du programme que le gouvernement a mis de l'avant pour stimuler la relance économique et débloquent les fonds pour les projets d'infrastructure à forte utilisation de main-d'oeuvre, l'Administration des transports aériens a devancé la date du début de 60 travaux à 22 aéroports du pays. Les premières dépenses dans le cadre de ce programme ont été engagées à l'automne 1983 et devaient selon les prévisions s'élever à 69 millions de dollars au cours de 1983-1984. Le coût estimatif total du programme est de 447 millions de dollars. Les dépenses prévues pour 1984-1985 devaient atteindre 190 millions de dollars. Les grands travaux comprennent le réaménagement et l'agrandissement de l'aérogare d'Hamilton, de Sault-Sainte-Marie, de Fort McMurray, de Kamloops et d'Inuvik, la reconstruction de pistes et de voies de circulation, la restauration des services d'utilité publique, le remplacement des systèmes de communications et d'atterrissage aux instruments désuets et l'achat d'avions pour la reconnaissance des glaces et la lutte contre les incendies de forêt. (Pour plus de détails sur le programme, se reporter à la section III, tableau 35, pages 4-58 à 4-62)

Autres travaux de remise en état et de remplacement : En 1984-1985, 8 millions de dollars de plus seront affectés à la restauration et au remplacement des installations aéroportuaires. Les grands travaux comprennent le réaménagement des aérogares et la refecton des pistes et des voies de circulation.

La somme de 26 millions de dollars sera consacrée en 1984-1985 à d'autres travaux, notamment au remplacement des installations et du matériel pour la lutte contre les incendies et le sauvetage en cas d'écrasement ainsi que pour l'entretien des aérodromes.

Quelque 127 millions de dollars seront affectés en 1984-1985 au remplacement des systèmes électroniques de navigation aérienne et des installations de contrôle de la circulation aérienne.

Aggrandissement des installations pour satisfaire à l'accroissement de la demande : Les travaux d'agrandissement d'aérogares s'élevant à 377 millions de dollars sont actuellement en cours ou débiteront en 1984-1985. Ils sont destinés à satisfaire l'accroissement de la demande et à répondre à la croissance prévue pour les régions du pays les plus prospères. Les fonds alloués aux aérogares s'élèveront à 103 millions de dollars à la fin de 1983-1984 et des dépenses de 121 millions de dollars sont prévues pour 1984-1985.

Les travaux d'importance actuellement en cours et auxquels de grosses sommes ont été affectées en 1984-1985 portent sur l'agrandissement des aérogares de Charlottetown, de Québec, de Toronto, de Regina et de Victoria. Le coût estimatif total de ces travaux est de 105 millions de dollars, dont quelque 28 millions de dollars seront dépensés en 1984-1985.

Les tableaux 5 et 7 illustrent les volumes réels et prévus de trafic passagers aux aéroports canadiens et les mouvements d'aéronefs itinérants aux 25 principaux aéroports canadiens de 1965 à 1991. Les prévisions sont fondées sur des données allant jusqu'à juin 1983. (Les mouvements d'aéronefs itinérants désignent les vols dont les points de départ et de destination sont deux aéroports différents et certains types de vols dont les points d'origine et de destination se trouvent au même aéroport.)

Les autres variables importantes qui influent sur le Programme sont le volume de trafic de fret aérien, l'ampleur de la flotte d'aéronefs immatriculés et le nombre de détenteurs de licences. Le taux de croissance annuel moyen pour ces variables, selon les données disponibles au mois de juin 1983, est prévu comme suit:

	1981-1984	1981-1991
Trafic de fret aérien (25 principaux aéroports)	2,7 %	3,0 %
Nombre d'aéronefs immatriculés	1,4 %	2,6 %
Nombre de détenteurs de licences	1,4 %	2,5 %

Exploitation et entretien des systèmes des aéroports et de la navigation aérienne: Avant le milieu des années 70, une quantité considérable de ressources disponibles avaient été affectées à l'établissement d'une infrastructure nouvelle et plus complète afin de satisfaire la demande sans cesse croissante. L'infrastructure actuelle, en grande partie établie au milieu des années 70, nécessite de plus en plus de ressources aux fins d'entretien et de fonctionnement. Cette tendance se manifeste dans le pourcentage des ressources disponibles qu'il faut affecter à cet égard. Le tableau 3 de l'état financier récapitulatif le démontre: le fonctionnement a nécessité au cours des cinq dernières années 75 à 85 % des ressources disponibles.

2. Initiatives

Modernisation et expansion des installations

Projet de modernisation des radars (RAMP): Cet important programme d'implémentation des radars primaires et secondaires et des systèmes d'affichage en place, qui tombent en désuétude, en est à sa deuxième étape, soit l'acquisition de l'équipement. L'adjudication du contrat d'achat de l'équipement est prévue pour le printemps de 1984. Il est proposé d'adjudger d'autres contrats en 1984-1985 pour l'acquisition de l'équipement d'affichage et des modifications à l'un des plus importants systèmes de contrôle de la circulation aérienne du Programme, le Système conjoint en route et terminal (JETS). Ce grand projet de la Couronne s'étendra sur environ 10 ans et son coût devrait se situer à quelque 811 millions de dollars. Les fonds prévus au Budget de 1984-1985 pour ce projet s'élèvent à 42 millions de dollars.

transporteurs aériens pour accroître les facteurs d'occupation. Par exemple, les mouvements des transporteurs aériens aux 25 principaux aéroports ont augmenté de 5,3 % de 1965 à 1981, tandis que le trafic passager s'est accru de 9 %. Plus récemment, les transporteurs ont utilisé des aéroports de plus petite taille. On s'attend à ce que la taille moyenne des aéroports utilisés demeure stable ou diminue légèrement d'ici la fin de la décennie. À l'heure actuelle, les facteurs d'occupation sont très élevés; les améliorations futures seront donc plus lentes et plus difficiles. Par conséquent, on s'attend à ce que les mouvements de transporteurs aériens continuent d'augmenter jusqu'en 1991 à un rythme de 2,7 % par année, ce qui correspond davantage aux prévisions concernant le trafic passagers (3 % par année).

Tableau 6: Trafic passagers aux aéroports canadiens (millions de passagers embarqués et débarqués)

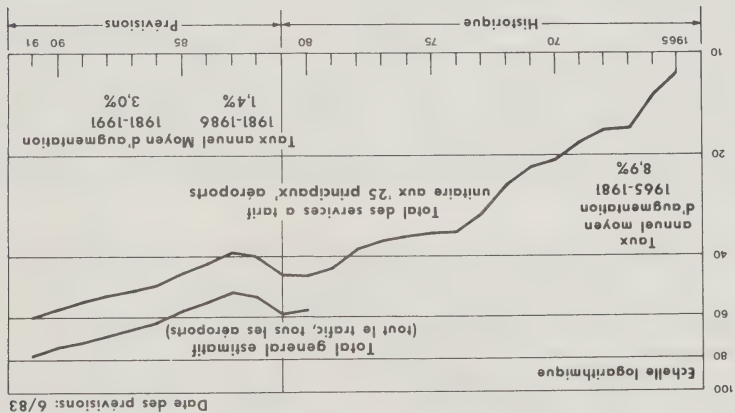
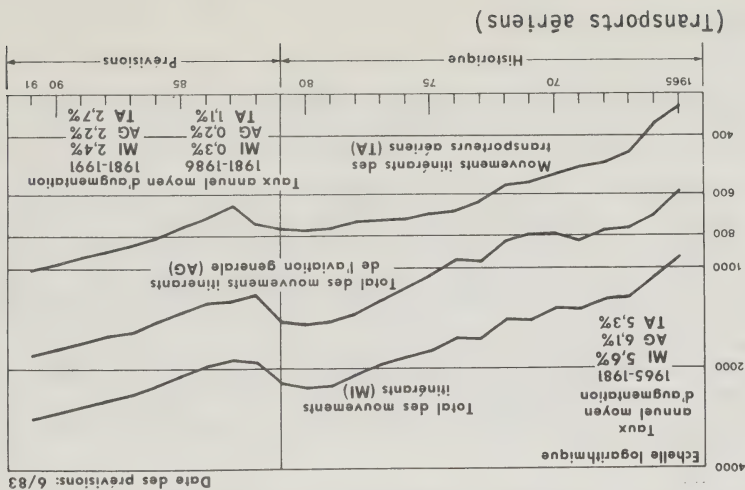


Tableau 7: Mouvements d'aéronefs itinérants aux 25 principaux aéroports canadiens (en milliers)



D. Perspective de planification

1. Contexte

Facteurs techniques: Depuis la Seconde Guerre mondiale, le transport aérien a été à la pointe du progrès technique. En effet, les dimensions, la vitesse et le nombre des avions ont changé du tout au tout, et le Programme des transports aériens a dû être modifié en conséquence. Avec l'entrée en service d'avions plus gros, il a fallu construire des aéro-gares plus grandes et perfectionner les techniques d'acheminement des passagers. Du fait que les avions sont plus nombreux et plus complexes, la demande de permis d'exploitation d'avions et de licences de personnel s'est accrue.

Cependant, depuis le milieu des années 70 et plus particulièrement en raison de la hausse vertigineuse du prix du carburant, les constructeurs ont préféré aux avions plus gros et plus rapides les avions offrant un meilleur rendement. Au cours des années 60, le carburant représentait près de 10 % des frais d'exploitation des avions; aujourd'hui, il compte pour environ 30 % de ces dépenses. Face à cette situation, les fabricants d'avions construisent des appareils plus efficaces, dont la consommation de carburant a diminué jusqu'à 30 % comparativement au parc aérien des années 70.

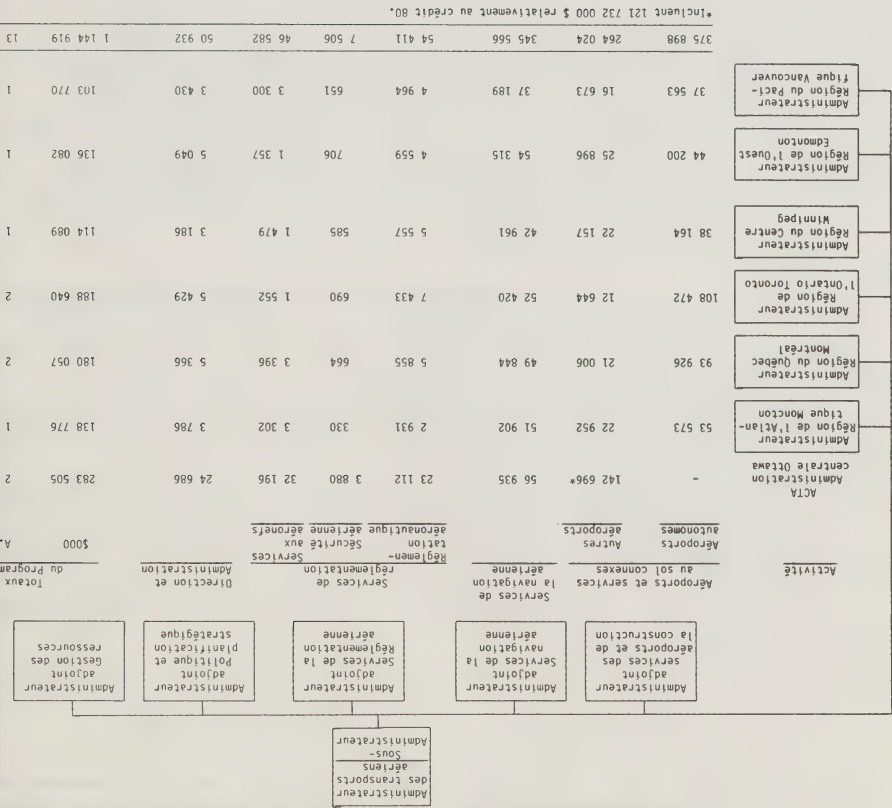
Facteurs économiques: Les transporteurs aériens canadiens ont subi de fortes pertes en 1982 (Air Canada, 32,6 millions de dollars; CP Air, 39,2 millions de dollars) à la suite du ralentissement économique qui a forcé bon nombre de Canadiens à réduire leurs dépenses, notamment au chapitre du transport aérien. Les compagnies aériennes s'attendent à de meilleurs résultats en 1983, mais ne prévoient pas réaliser de profits (au moins de septembre 1983). Pour l'industrie aérienne, la reprise économique sera probablement plus lente en 1984, que pour l'industrie en général puisqu'il faudra quelque temps encore avant que les revenus disponibles augmentent suffisamment pour permettre de plus fortes dépenses dans le domaine du transport aérien. On songe actuellement à déreglementer l'industrie aéronautique en vue de stimuler la reprise économique par la réduction des tarifs aériens.

Demande de transport aérien: Après plusieurs années de croissance continue, le trafic passagers a diminué considérablement depuis le début de la décennie. Après une baisse marginale en 1981, le volume de trafic a chuté de 10 % en 1982 et, selon les prévisions, diminuera encore de 8 % à 10 % en 1983. Grâce à la reprise économique, on s'attend à ce que le trafic passagers regagne du terrain pour revenir au niveau de 1981 vers la fin de 1987. Selon les prévisions les plus récentes, le volume de trafic augmentera en moyenne de 3 % par année de 1981 à 1991. Ces prévisions sont fondées sur la politique de réglementation actuelle. La déreglementation de l'industrie aéronautique pourrait accélérer la reprise.

Dans le passé, les mouvements d'avions ont augmenté proportionnellement au trafic passagers, mais à un rythme beaucoup plus lent en raison de l'utilisation de plus gros avions et des efforts de la part des

Tableau 5: Dépenses de fonctionnement des activités de 1984-1985 par élément de l'organisation (en milliers de dollars)

Organisation: L'Administration canadienne des transports aériens est responsable du Programme. L'Administration est une organisation décentralisée, comme l'illustre le tableau 5. Le Service d'enquête sur les accidents, compris dans l'activité Services de réglementation, sera exploité indépendamment du reste du Programme en attendant la création officielle du Bureau canadien de la sécurité aérienne.



3. Objectif du Programme

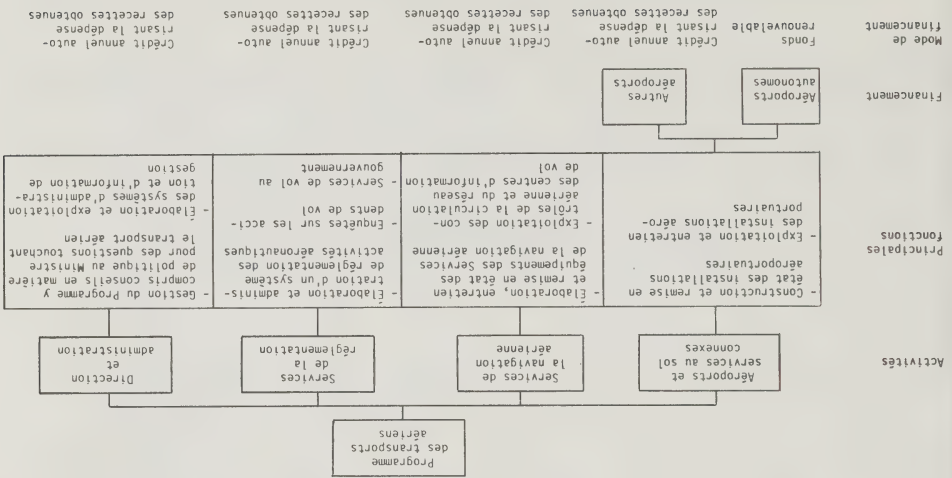
L'objectif du Programme des transports aériens est de "veiller au développement et à l'exploitation d'un réseau national de transport aérien civil sûr et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux et d'en exploiter certains éléments".

Le Programme comporte de plus un certain nombre de sous-objets qui visent des questions telles que la productivité, le recouvrement des coûts, le traitement équitable des usagers et l'accès au réseau national de transport aérien civil.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le tableau 4 montre les différentes activités du Programme. L'activité Aéroports et services au sol connexes est subdivisée en deux éléments de financement aux fins du Budget principal des dépenses, soit les aéroports autonomes et les autres aéroports. (L'expression "autres aéroports" est synonyme à l'activité "aéroports et services au sol connexes" dans le livre bleu.) Cette subdivision s'explique par le fait que les aéroports autonomes sont normalement en mesure de récupérer leurs frais à même leurs recettes, tandis que les autres aéroports, qui desservent des régions moins peuplées, ne récupéreront qu'une partie de leurs frais au moyen de leurs recettes. Par conséquent, ces aéroports ont besoin d'une aide financière du gouvernement fédéral pour subsister. Il est donc nécessaire d'avoir deux modes de financement: un fonds renouvelable pour les aéroports autonomes et un crédit annuel autorisant l'allocation d'une part des recettes aux autres aéroports.

Tableau 4: Structure des activités



C. Données de base

1. Introduction

C'est par le biais du Programme des transports aériens que le gouvernement fédéral assume une grande part de sa responsabilité à l'égard du réseau national de transport aérien civil. Les quatre principaux éléments de ce réseau sont les suivants :

- les aéroports ;
- les voies aériennes (espace aérien canadien et international) ;
- les véhicules aériens (aéronefs) ; et
- les exploitants (transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs).

Le Programme comprend :

- l'application des règlements qui régissent tous les éléments du réseau ;
- le développement et l'exploitation du réseau national d'aéroports civils qui appartiennent au gouvernement fédéral ;
- l'aide financière offerte aux aéroports possédés ou exploités par d'autres parties ;
- la mise en place et la prestation de services de navigation aérienne nécessaires pour assurer l'exploitation sûre et efficace des aéronefs civils dans l'espace aérien canadien et international.

Le Programme comprend l'exploitation et l'entretien des aéronefs servant à appuyer les activités du Programme et celles d'autres programmes gouvernementaux.

Les responsabilités à assumer à l'égard du Programme exigent des relations étroites avec les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs, les gouvernements provinciaux et étrangers et d'autres ministères du gouvernement fédéral, comme la Défense nationale et l'Expansion industrielle régionale. De plus, la réglementation économique des services aériens commerciaux par la Commission canadienne des transports influe sur les activités et le financement du Programme.

2. Mandat statutaire

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur l'aéronautique régissent en grande partie le Programme des transports aériens. En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le ministre des Transports est chargé de gérer et de réglementer l'aviation civile et de superviser toutes les questions en matière d'aéronautique civile. Le Ministre est en outre habilité à veiller à l'établissement, à l'exploitation et à l'entretien des aéroports et des services de la navigation aérienne.

(Aperçu du Programme) 4-7

[illegible]

Le graphique illustre l'évolution des contributions et des dépenses de fonctionnement de 1975 à 1985, exprimées en pourcentage du total à 100%.

Contributions (en % du total) :

Année	Contributions (%)
1975	84,85
1976	83,84
1977	82,83
1978	81,82
1979	80,81
1980	79,80
1981	78,79
1982	77,78
1983	76,77
1984	75,76
1985	74,75

Dépenses de fonctionnement (en % du total) :

Année	Dépenses de fonctionnement (%)
1975	15,15
1976	16,16
1977	17,17
1978	18,18
1979	19,19
1980	20,20
1981	21,21
1982	22,22
1983	23,23
1984	24,24
1985	25,25

B. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1 : Etat récapitulatif des besoins nets de ressources par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Détails à
1984-1985	1983-1984	Différence la page

Aéroports et services au sol connexes	16 253	60 296	(44 043)	4-18
Aéroports autonomes	354 249	205 348	148 901	4-23
Aéroports et services aérienne	370 502	265 644	104 858	
Services de la navigation	365 814	262 257	103 557	4-28
Services de réglementation	165 022	109 105	55 917	4-32
Direction et administration	53 136	41 357	11 779	4-36
Années-personnes autorisées	954 474	678 363	276 111	
	13 199	13 005	194	4-39

Les besoins nets de ressources de 1984-1985 représentent une augmentation de 41%. Les principaux éléments de cette hausse sont les suivants :

(en millions de dollars)
Augmentation en %

- Hausse des dépenses brutes de fonctionnement 83*

Hausse des coûts et des salaires	67
Frais de personnel et frais connexes	194
tiés à l'utilisation de	6
années-personnes additionnelles	(5)
Réduction des frais de surtemps	15
Divers	

- Moins hausse des recettes et des

- coûts recouvrés
- Hausse nette des dépenses de fonctionnement
- Hausse des besoins en capital
- Hausse des subventions et contributions

53	217	68,2
6	276	14,2

*Exclut les augmentations compensatoires de 95 millions de dollars dans les paiements aux autres aéroports et les rentrées provenant des aéroports autonomes relativement au crédit 80.

A. Points saillants

Les objectifs du Programme des transports aériens de 1984-1985 sont les

suivants:

- renforcer la structure de la sécurité de l'aviation civile par la mise en oeuvre des recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (voir page 4-15).
- entreprendre la mise en oeuvre d'un important programme de modernisation des radars (RAMP) qui s'étendra sur environ 10 ans. Le coût estimatif total du projet est de 811 millions de dollars et les dépenses prévues pour 1984-85 s'élèvent à 42 millions de dollars (voir page 4-13).
- poursuivre un programme d'importance destinée à la rénovation, au remplacement et à l'agrandissement des installations aéroportuaires et du matériel de navigation aérienne existants et à l'achat d'avions pour la reconnaissance des glaces et la lutte contre les incendies de forêt. Le coût estimatif total du programme (à l'exclusion du RAMP) est de 1,398 milliards de dollars et les dépenses prévues pour 1984-1985 s'élèvent à 493 millions de dollars. Est incluse la portion du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement qui touche le Programme des transports aériens; son coût estimatif total est de 447 millions de dollars et les dépenses prévues pour 1984-1985 s'élèvent à 190 millions de dollars (voir page 4-14).
- consulter en profondeur les usagers des services de la navigation aérienne au sujet de l'évolution jusqu'à l'an 2000 des installations et du matériel nécessaires à la prestation de ces services (voir page 4-15).
- achever les travaux de mise en place de la Division du contrôle permanent de la navigabilité et accroître les ressources régionales d'inspection de la navigabilité (voir page 4-33).

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministre des Transports demande l'autorisation de dépenser le montant net de 887 325 000 \$ pour l'exploitation du Programme des transports aériens au cours de l'exercice 1984-1985. Les crédits actuels prévoient des dépenses additionnelles nettes de 67 149 000 \$, ce qui porte le total des besoins financiers du Programme à 954 474 000 \$.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS			
Budgétaires	1984-1985	1985-1984	Différence
	\$	\$	\$

Credit 65 - Transports aériens - Dépenses de fonctionnement, y compris les dépenses faites à l'égard de propriétés qui n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, et autorisation de dépenser les recettes de l'année, y compris une somme égale, de l'avis du ministre du Revenu national, au montant net perçu au cours de l'année au titre de la taxe sur le transport aérien exigible aux termes de la Partie II de la Loi sur la taxe d'accise, diminuée de la partie de cette somme créditée au fonds renouvelable des aéroports; et autorisation de verser des commissions à l'égard de la perception des recettes, conformément à la Loi sur l'aéronautique.....
 (Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)
344 878 000 310 521 000 34 357 000

Credit 70 - Transports aériens - Dépenses en capitaux, y compris les contributions pour les travaux de construction exécutés par les autorités locales ou des entreprises privées.....
 (Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)
372 652 000 204 463 000 168 189 000

Credit 75 - Transports aériens - Subventions inscrites au Budget et contributions.....
48 063 000 40 081 000 7 982 000

Credit 80 - Transports aériens - Nonobstant les paragraphes 31(2) et (3) de la Loi sur la régulation des comptes et conformément à l'article 33 de ladite Loi, autoriser l'utilisation des crédits aux fins des dépenses en capital pour l'exercice financier en cours et prévoir à cette fin un montant de
121 732 000 27 204 000 94 528 000

Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.....
50 896 000 48 507 000 2 389 000
938 221 000 630 776 000 307 445 000

Statutaire - Fonds renouvelable des aéroports autonomes et services au sol connexes.....
16 253 000 52 624 000 (36 371 000)

Total du Programme.....
954 474 000 683 400 000 271 074 000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 4-4

Section I	
Aperçu du Programme	
A.	Points saillants
B.	État financier récapitulatif par activité
C.	Données de base
1.	Introduction
2.	Mandat statutaire
3.	Objectif du Programme
4.	Plan d'exécution du Programme
D.	Perspective de planification
1.	Contexte
2.	Initiatives
3.	Efficacité du Programme
4-11	
4-13	
4-16	
Section II	
Analyse par activité	
A.	Aéroports et services au sol connexes
1.	Aéroports autonomes
2.	Autres aéroports
B.	Services de la navigation aérienne
C.	Services de réglementation
D.	Direction et administration
4-18	
4-23	
4-28	
4-32	
4-36	

Section III
Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article
1.	Dépenses par article
2.	Dépenses en personnel
3.	Dépenses en capital
4.	Subventions et contributions
5.	Recettes du Programme
B.	État financier récapitulatif du fonds renouvelable
C.	des aéroports autonomes
D.	Investissements en immobilisations
Analyse des coûts	
4-38	
4-39	
4-41	
4-63	
4-63	
4-68	
4-72	
4-73	

Programme des transports aériens
Plan de dépenses

1984-1985

Tableau 55: Ports et éleveurs du Conseil des ports nationaux



- 1 Port de St John (Terre-neuve)
- 2 Port de Malabar (Nouvelle-Écosse)
- 3 Port de Saint Jean (Nouveau Brunswick)
- 4 Port de Bellefleur (Nouveau Brunswick)
- 5 Port de Sept-Îles (Québec)
- 6 Port de Chatham (Québec)
- 7 Port de Baie-des-Herbes (Québec)
- 8 Port de Québec (Québec)
- 9 Port de Trois-Rivières (Québec)
- 10 Port de Montréal (Québec)
- 11 Écluseur de Prescott (Ontario)
- 12 Écluseur de Port Colborne (Ontario)
- 13 Port de Churchill (Manitoba)
- 14 Port de Vancouver
- 15 Port de Prince-Rupert (Colombie-Britannique)

Tableau 56: Profil du système de la voie maritime du Saint-Laurent

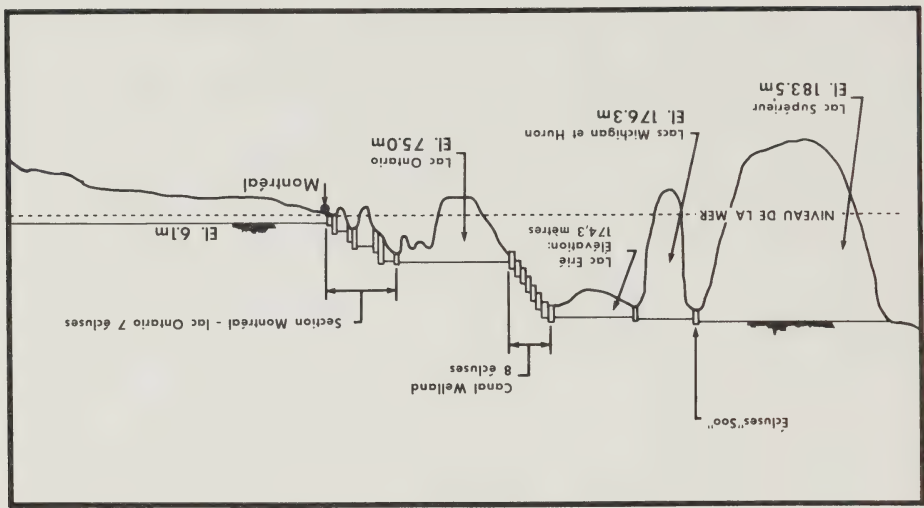


Tableau 53: Bases et bases secondaires de la Garde côtière canadienne

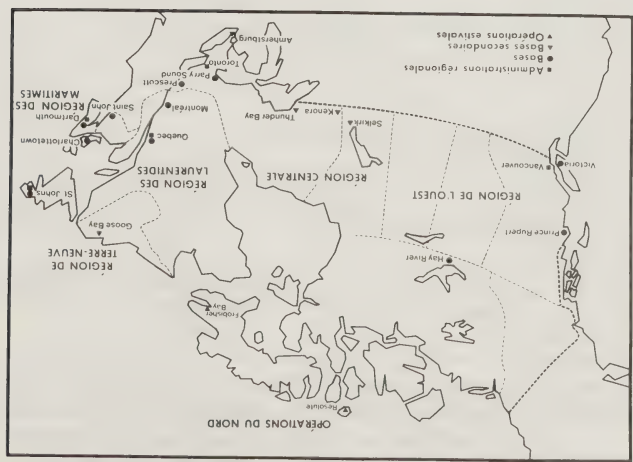
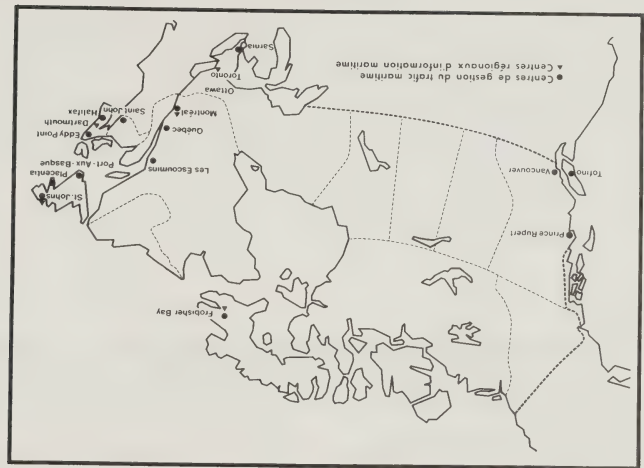


Tableau 54: Centres de gestion du trafic maritime



Investissements visant la flotte de la Garde côtière: Le tableau 52 résume les investissements effectués pour l'acquisition de navires et d'aéronefs.

Tableau 52: Coût de remplacement estimatif de la flotte de la Garde côtière (en milliers de dollars)

Coût de remplacement estimatif* (en dollars 1982-1983)	Nombre de navires/ aéronefs
---	--------------------------------

189 000	1	Brisé-glace lourd pour le golfe
720 000	6	Brisé-glace moyen pour le golfe et les rivières
120 000	1	Brisé-glace moyen (golfe et rivières) câblé
685 000	11	Gros balliseurs/brisé-glace légers
494 000	13	Balliseurs moyens renforcés pour la navigation dans les glaces
62 500	5	Balliseurs spéciaux de rivière
17 500	7	Petits balliseurs
40 000	5	Balliseurs spéciaux de rivière
254 000	5	Grandes vedettes de recherche et de sauvetage
20 000	1	Vedette moyenne de recherche et de sauvetage
23 400	9	Petites vedettes de recherche et de sauvetage
12 800	16	Embarcations de recherche et de sauvetage
7 200	8	Petites embarcations de sauvetage
21 000	157	Bateaux de travail de diverses dimensions
600	30	Embarcations de sauvetage côtières
92 500	37	Hélicoptères
20 000	4	Aéronefs
5 500	1	Aéronef à volure fixe

*Le coût de remplacement estimatif est basé sur les coûts de remplacement réels expérimentés récemment ou les coûts d'acquisition rajustés pour tenir compte de l'inflation.

2 785 000

E. Flotte de la garde côtière canadienne

Le tableau 51 donne une ventilation des coûts d'exploitation de la flotte par activité. La ventilation des coûts est basée sur l'utilisation actuelle et prévue de la flotte.

Tableau 51: Ventilation des dépenses en ressources d'exploitation de la flotte, par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	1983-1984	1982-1983
\$	A-P	\$	A-P
Aides à la navigation			
Aides classiques	74 713	69 757	61 427
Sondage et dragage	4 721	4 394	3 641
Aides radio	504	447	648
	6	6	3
	79 938	74 598	65 716
Dégelacage, Arctique et autres services maritimes			
Dégelacage et escorte	50 181	44 437	44 273
Lutte contre les inondations	7 407	6 636	4 978
Services offerts à d'autres ministères et organismes	14 094	13 136	10 626
	71 682	64 209	59 877
Recherche et sauvetage			
Opérations de sauvetage de la garde côtière	33 654	33 108	27 865
	185 274	171 915	153 458

Les différents prêts toujours en souffrance sont présentés au tableau 50. Les intérêts perçus sur les prêts sont portés au Fond du revenu consolidé (voir tableau 49).

Tableau 50: Prêts en cours

Débit	Remboursement	et objet
1984-1985	1984-1985	1984
Taux	Principal	Échéance
d'intérêt		

PRÊTS À LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS EN FAVEUR DES PRINCIPAUX PORTS SUIVANTS:			
St. John's (T.-N.)	1 657 474,21	2000	9,35
Saint John (N.-B.)	6 955 278,20	2000	12,45
	524 105,58	2002	15,625
	7 275 347,56	2002	15,125
	4 852 000,00	1993	11,125
	2 258 021,00	1993	11,0
(prévisions)	4 909 000,00	1993	11,0
Belledune	1 073 421,11	2000	6,44
Chicoutimi	740 436,15	2000	9,09
Montréal	8 671 151,89	2000	6,25
Vancouver	4 815 710,37	2000	7,50
PRÊTS À L'ADMINISTRATION DU PORT DE SAINT JOHN (N.-B.)			
	11 099 980,96	2020	6,88
	1 892 468,70	2020	7,06
	853 993,87	2020	7,375
	555 096,90	2020	8,50
PRÊTS AUX COMMISSIONS PORTUAIRES			
Hamilton	825 000,00	2005	4,125
	262 232,16	1987	5,56
	270 536,62	1987	6,06
Lakehead	418 862,80	1989	7,44
Port Alberni	1 093 076,91	1991	8,06
PRÊT À LA VILLE DE MONTRÉAL			
Tunnel Atwater	723 445,26	1991	3,125
	81 106,89		
	22 607,66		

(Renseignements supplémentaires) 3-61

C. Analyse des recettes

L'Administration canadienne du transport maritime continuera à accorder une grande importance au recouvrement des coûts. Elle examinera en particulier les possibilités de financer les services nouveaux ou élargis au moyen de contributions de la part des usagers. Cependant, les changements aux tarifs et aux droits devraient se faire de façon graduelle et régulière plutôt que brusquement. Le tableau 49 contient des détails sur les diverses sources de recettes.

Tableau 49: Sources des recettes (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983

Recettes à valoir sur le crédit		
Recouvrement des coûts:		
Missions de ravitaillement dans l'Arctique	6 722	6 402
Exploitation des ateliers de Prescott	132	132
Navires météorologiques (recouvrement de Pêches et Océans)	1 219	1 161
Services d'hélicoptères en mer (recouvrement d'environnement)	146	143
Services de télécommunications maritimes (recouvrement du Programme de l'air)	160	131
Retenues sur le salaire des employés pour la location de logements	372	331
		365

Recettes à valoir sur le Fonds du revenu consolidé		
Droits de quai et de port	6 665	6 102
Droits d'inspection de sécurité et d'immatriculation des navires	1 644	1 100
Services radio maritimes	1 781	1 600
Affrètement d'un navire câblé	6 510	6 200
Revenu de placements*	5 716	5 014
Autres	1 399	1 460
		1 656
23 715	21 476	21 794
32 466	29 776	29 933
Total des recettes		

*Voir tableau 50 pour détails.

B. Analyse des coûts

Les prévisions relatives au Programme du transport maritime pour 1984-1985 comprennent uniquement les dépenses imputables aux crédits votés et aux paiements statutaires du Ministère, moins les produits et les recettes à valoir sur le crédit. Les autres articles de dépense et les produits à valoir sur le Fonds du revenu consolidé doivent aussi être compris dans le calcul du coût de fonctionnement total du Programme.

Tableau 48: Coût net du Programme par activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

1984-1985	Dépenses de fonctionnement	Ajouter autres coûts	Coût total	Sous-traites recettes	Coût net	Prévu	1983-1984
Programme du Ministère							
Aides à la navigation	163 138	7 053	170 191	2 141	168 050	159 933	
Systèmes et services de gestion du trafic maritime	56 475	2 534	59 009	7 097	51 912	48 174	
Dégelagage, Arctique et autres services maritimes	107 062	2 890	109 952	6 722	103 230	92 602	
Recherche et sauvetage en mer	44 799	1 911	46 710	-	46 710	45 598	
Règlements	31 819	1 283	33 102	3 825	29 277	23 655	
Havres et quais publics	38 701	237	38 938	6 836	32 102	32 764	
Direction et administration	33 822	1 750	35 572	5 845	29 727	27 966	
Versements aux sociétés de la Couronne							
Ports principaux	32 219	227	32 446	-	32 446	24 324	
Ponts	4 387	-	4 387	-	4 387	3 396	
Services de pilotage	492	21	513	-	513	1 268	
Canaux	3 000	-	3 000	-	3 000	3 000	
	515 914	17 906	533 820	32 466	501 354	462 680	

Les rajustements effectués aux dépenses budgétaires votées pour calculer le coût net total de mise en oeuvre du Programme sont les suivants:

- déduire les dépenses en capital;
- tenir compte des services offerts gratuitement par le ministère des Travaux publics Canada, le Conseil du Trésor, et d'autres ministères;
- tenir compte de toutes les recettes provenant du Programme.

(Renseignements supplémentaires) 3-59

4. Subventions et contributions

Le tableau 47 contient un résumé de toutes les dépenses relatives aux subventions et aux contributions du Programme du transport maritime.

Tableau 47: Détails des subventions et contributions

Budget des dépenses	Prévues	Réelles		
	1983-1985	1983-1984	1982-1983	\$
Subventions				
Subvention à la Writers' Federation of Nova Scotia pour le Evelyn Richardson Memorial Literary Award	150	150	100	
Subventions aux organismes d'aide aux marins:				
Welland Canal Mission for Sailors	300	300	300	
Missions to Seamen, Toronto (Ontario)	300	300	300	
Seamen's Mission Society, Saint John (N.-B.)	200	200	200	
British Sailors' Society (Canada)	10 000	10 000	10 000	
Mariners' House of Montreal, Montreal (Québec)	600	600	600	
Mission to Seamen, section de Lakehead	300	300	300	
Mission to Seamen, Sarnia et Windsor	300	300	300	
Seafarer's Club, Prince Rupert (C.-B.)	300	-	-	
Subvention au Conseil canadien de la sécurité pour la promotion de la sécurité nautique	1 667	1 667	1 667	
Total des subventions	14 117	13 817	13 467	
Contributions				
Droits d'affiliation à l'Association internationale de signalisation maritime et à l'Association internationale permanente des congrès de navigation	6 500	6 500	6 084	
Contribution au Conseil des industries forestières pour le Programme de diminution des débris flottants	50 000	50 000	50 000	
Contribution à un programme d'emploi d'été pour les étudiants et à un programme d'emploi pour les jeunes	-	155 670	166 672	
Contribution à la Croix Rouge canadienne pour son programme de sécurité nautique	250 000	250 000	250 000	
Palenets aux associations régionales du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime pour assurer des services bénévoles de recherche et de sauvetage et promouvoir la sécurité nautique par des programmes d'éducation et de prévention des accidents	360 000	360 000	253 107	
Quote-part du Canada relativement au coût de la surveillance des glaces dans l'Atlantique nord	15 000	15 000	508	
Contribution au Centre for Cold Oceans Resource Engineering (C-Core) à l'appui de son programme de recherche et de développement	50 000	50 000	50 000	
Total des contributions	731 500	887 170	776 371	
Total des subventions et contributions	745 617	900 987	789 838	

3-58 (Transport maritime)

Quais publics et havres (suite)				
Terminal à chalands--Campbell River (Colombie-Britannique) (PSR)	-	2 072	250	1 822
Terminal à chalands--Port Hardy (Colombie-Britannique) (PSR)	-	2 000	250	1 750
Prolongement du quai--Diggby (Nouvelle-Écosse) (PSR)	-	6 676	2 436	4 221
Amélioration du quai--Cartwright (Terre-Neuve) (PSR)	-	1 000	250	750
Prolongement du quai et du dépôt--Chatham/ Newcastle (Nouveau-Brunswick) (PSR)	-	17 182	2 957	11 011
Amélioration du quai--Godolphin (Ontario)	-	16 046	123	7 626
Reconstruction du quai--Pointe-au-Pic, (Québec)	6 835	6 835	6 610	145
Chantier de décharge de déblais-- Thunder Bay, Bate-Mission	-	6 244	5 744	500
Améliorations au brise-lames, à la route d'accès et à la ligne d'eau--Chandler (Québec)	-	4 372	490	2 800
Projets de développement des ports--Bas Saint Laurent, Gaspésie	-	2 908	2 295	613
Direction et administration				
Immubles principaux de Prescott	7 997	7 997	2 776	4 662
Reconstruction de la base de Parry Sound	18 586	17 462	1 181	4 058
Rénovation du quai--Prince Rupert	-	2 208	-	1 129
Atelier de Sorel--Avant-projet	-	272	91	181
Amélioration de la base de la GRC à Tuktoyaktuk	-	656	292	364
Amélioration aux immeubles--Prince Rupert	-	310	-	310
Aggrandir les bureaux administratifs	-	767	17	386
Aggrandir les ateliers de travail	-	-	-	-
Somme				
Dépenses totales pour les grands projets d'immobilisations	416 600			
Autres dépenses en capital	27 947			
Perception prévue	(9 290)			
Total des dépenses en capital				
435 257				

3-56 (Transport maritime)

[illegible]

Aides à la navigation				
Plan d'immobilisation pour la flotte(PSR):				
Type 1100--Construction de 6 navires	-	382 503	28 871	225 293
Type 1050--Construction de 2 navires	90 886	92 450	20 284	48 035
Type 800--Construction de 2 navires	-	5 264	1 871	3 393
Radoub pour prolongement de vie utile:	-	12 929	5 143	6 505
Humphrey Gilbert	-	11 314	-	11 314
Narwhal	-	7 200	-	7 200
Simon Fraser	-	7 779	1 788	2 747
Composant des petites embarcations	-	669	448	221
Centre d'épreuves pour Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne	669	669	448	221
Programme de remplacement des jûtes	7 881	4 623	3 690	933
Lumières	-	1 722	-	341
Source d'énergie par câble sous-marin	-	1 200	700	500
Digue--Assumption Centennial Park--	-	551	-	551
Windsor (Ontario) (PSR)	-	3 100	600	2 500
Les piles des ponts Halifax - Dartmouth	-	1 846	449	552
Renovations du Phare de Cap des Rosiers	3 526	4 522	2 322	1 884
Programme national de remplacement de	448	414	409	5
Equipement de balayage électronique	-	1 350	-	810
Améliorations à la chaîne Deca-Côte est	-	17 036	16 390	646
Retenue des glaces artificielles--	-	-	-	-
Lac St-Pierre	-	-	-	-
Travaux de dragage sur la Miramichi	-	-	-	-

Tableau 46: Détails des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Le Programme maritime prévoit un budget d'immobilisations pour 1984-1985 de 435,3 millions de dollars. Le tableau 46 énumère les grands projets déjà en cours ou devant démarrer en 1984-1985. D'autres projets d'immobilisations sont également financés par voie de crédit à l'intérieur du Programme maritime pour la société de la Couronne "Société canadienne des ports". Les paiements à la Société prévus pour 1984-1985 totalisent 36,1 millions de dollars; les projets concernés sont énumérés dans l'analyse par activité, page 3-40, tableau 30.

Tableau 45: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Provision pour le traitement	Échelle de traitement annuel moyen	Années-personnes autorisées		Échelle de traitement annuel moyen	Provision pour le traitement
		84-85	83-84		
Direction					
Haute direction		20	18	18	68 327
Gestion supérieure		41	38	38	59 071
Scientifique et professionnelle		127	120	107	46 104
Ingénierie		15	15	15	46 940
Autre					
Administration et services extérieurs		214	186	177	36 557
Services administratifs		44	43	43	37 144
Gestion des finances		52	46	44	36 793
Gestion du personnel		105	115	108	41 380
Autre		39	39	27	32 190
Technique		330	335	328	33 866
Électronique		116	99	90	31 991
Soutien technologique et scientifique		447	439	437	33 649
Radiotélégraphie		301	282	247	27 702
Officiers de navire (incluant élèves-officiers)	1 053	989	959	19 510	24 375
Inspection technique	293	271	269	12 033	42 667
Autre	34	34	30	15 557	28 323
Soutien administratif					
Commis aux écritures et aux règlements	466	456	438	12 316	20 347
Secrétariat, steno, dactylographie	203	187	186	12 034	19 048
Autre	33	28	32	12 062	19 436
Exploitation					
Manœuvres et hommes de métier	557	575	582	14 067	23 623
Gardiens de phares	453	491	492	15 270	20 777
Équipage de navires	1 880	1 835	1 814	17 940	21 314
Autre	82	87	82	12 627	25 083

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions et reclassements, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, les divisions par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

2. Dépenses en personnel

Le tableau 44 contient une ventilation de l'effectif par activité et le tableau 45 indique les années-personnes et les provisions de traitement par catégorie.

Tableau 44: Besoins d'années-personnes par activité

Budget des dépenses			Années-personnes autorisées - Programme du Ministère		
Prévus	Réels				
1983-1984	1982-1983				
1984-1985					
2 743	2 708	2 509	Aides à la navigation		
991	980	1 008	Systèmes et services de gestion du trafic maritime		
1 150	1 022	1 071	Déglaçage, Arctique et autres services maritimes		
753	765	743	Recherche et sauvetage en mer		
506	478	476	Règlements		
93	91	66	Havres et quais publics		
689	684	680	Direction et administration		
6 905	6 728	6 553			
Années-personnes non contrôlées par le Conseil du Trésor - Sociétés de la Couronne					
1 700	1 710	1 760	Société canadienne des ports		
1 098	1 122	1 147	Administration de la voie maritime du Saint-Laurent		
88	88	90	La Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée		
358	365	376	Administrations de pilotage		
3 244	3 285	3 373			

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Les dépenses ne comprennent pas les dépenses non budgétaires versées à la Société canadienne des ports sous forme d'avances.

Tableau 43: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles		
			1985-1986	1982-1983
Exploitation	211 919	201 924	179 305	
Traitements et salaires				
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	27 862	26 653	26 817	
Autres frais touchant le personnel	6 271	4 795	6 851	
Fret, ravitaillement de l'Arctique	4 118	3 922	4 483	
Autres transports et communications	19 855	18 196	17 107	
Information	1 025	803	1 425	
Services de reconnaissance des glaces (Environnement)	14 293	12 693	11 459	
Services d'hélicoptère	10 958	9 896	10 744	
Autres services professionnels et spéciaux	22 338	24 692	20 184	
Location, ravitaillement de l'Arctique	3 228	3 074	3 148	
Autres locations	1 862	2 462	1 553	
Achat de services de radoub des navires	25 386	24 718	15 449	
Dragage et enfoncement de piliers	24 285	21 639	2 424	
Autres achats de services de réparation et d'entretien	30 222	19 288	4 131	
Combustibles et autres produits pétroliers	34 009	32 396	26 050	
Énergie électrique	3 730	3 456	2 405	
Autres services publics, fournitures et approvisionnement	31 063	24 569	21 981	
Toutes autres dépenses	12 484	8 662	5 659	
Dépenses totales de fonctionnement	475 070	443 838	361 175	
Capital				
Construction et acquisition de terrains, de bâtiments et d'ouvrages	50 466	40 873	19 155	
Construction et acquisition de matériel	356 090	109 008	37 493	
Toutes autres dépenses	37 991	30 421	13 399	
Dépenses totales en capital	444 547	180 302	70 047	
Subventions, contributions et autres paiements de transferts	746	901	790	
Sociétés de la Couronne				
Construction de ports principaux	32 219	24 102	63 427	
Exploitation des ponts	4 387	3 396	4 064	
Services de pilotage	492	1 248	527	
Canaux	3 000	3 000	-	
Total des paiements aux sociétés de la Couronne	40 098	31 746	68 018	
Moins: Récapitulation à valoir sur le crédit d'impératif	8 751	8 300	8 139	
Dépenses totales	942 420	648 487	491 891	

(Renseignements supplémentaires) 3-51

Tableau 42: Missions de pilotage sans incident

1981							1982						
Administration de	Total	% de missions	Total des missions	% de missions sans incidents	Total des missions	% de missions sans incidents	Administration de	Total	% de missions	Total des missions	% de missions sans incidents		
Atlantique	13 932	24	99,8%	11 617	27	99,8%	Atlantique	13 932	24	99,8%	11 617	27	99,8%
Laurentides	31 722	54	99,8%	28 828	39	99,9%	Laurentides	31 722	54	99,8%	28 828	39	99,9%
Grands lacs	10 129	79	99,2%	10 238	69	99,3%	Grands lacs	10 129	79	99,2%	10 238	69	99,3%
Pacifique	12 061	29	99,8%	11 575	25	99,8%	Pacifique	12 061	29	99,8%	11 575	25	99,8%

1981

1982

L'efficacité des services de pilotage est exprimée par le nombre de missions de pilotage accomplies sans incident par rapport au nombre total de missions effectuées par chacune des administrations à l'intérieur de sa région d'exploitation respective.

Tableau 41: Etat récapitulatif des résultats d'exploitation, des ajouts de biens immobiliers et des différences de fonds de roulement des administrations de pilotage des Laurentides, des Grands lacs et du Pacifique (en milliers de dollars par année civile)

Laurentides			
	Budget	Prévis	Réels
1984	1983	1982	
Recettes *	25 432	23 914	23 124
Dépenses	25 798	24 370	23 232
Perte nette	366	456	108
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	374	460	351
Fonds provenant de l'exploitation	8	4	243
Ajouts de biens immobiliers	690	380	4
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	(682)	(376)	239
Grands Lacs			
Recettes	11 225	9 695	10 345
Dépenses	11 613	10 821	10 304
Révennu (perte) net	(388)	(1 126)	41
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	456	282	395
Fonds provenant de l'exploitation	68	(844)	436
Ajouts de biens immobiliers	5	1	2
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	63	(845)	434
Pacifique			
Recettes	18 264	18 071	16 288
Dépenses	18 264	17 460	15 543
Révennu (perte) net	-	611	745
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	224	215	488
Fonds provenant de l'exploitation	224	826	1 233
Ajouts de biens immobiliers	139	572	536
Augmentation (réduction) du fonds de roulement	85	254	697

*Comprenant une aide financière du gouvernement de l'ordre de 106 milliers de dollars.

Tableau 39: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	1983-1984	Réelles 1982-1983
Aide financière accordée aux administrations de pilotage afin de compenser les pertes d'exploitation et les diminutions de recettes (Québec 1534-1984)			
● Atlantique	386	404	527
● Laurentides*	106	-	-
● Grands lacs	-	844	-
Patrimoine budgétaires	492	1 248	527
*Fonds accordés uniquement pour le "Retour des grands voiliers".			

Description

Les administrations de pilotage guident les navires dans les voies d'eaux restreintes de certains secteurs. Pour sa part, l'Administration de pilotage des Grands lacs guident les navires empruntant le réseau d'écluses.

Les administrations, sous réserve de l'autorisation du gouverneur en conseil, établissent des zones de pilotage obligatoires pour certains navires ou certaines classes de navires, établissent les exigences et les conditions de délivrance de permis et de certificats de pilotage, limitent le nombre de permis pour chaque district, prescrivent les conditions d'exemption du pilotage obligatoire et déterminent les droits à percevoir pour les services de pilotage et autres qui sont offerts. L'Administration des Grands lacs est exploitée aux termes d'un protocole d'entente définissant le partage des recettes entre le Canada et les États-Unis relativement aux sections internationales sous sa compétence.

Autre information sur les données de base

Le tableau 40 résume les facteurs sous-jacents aux besoins en aide financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Le tableau 41 donne une vue d'ensemble des activités d'exploitation des trois autres administrations de pilotage.

Tableau 40: Administration de pilotage de l'Atlantique - Bilan d'exploitation et besoins financiers (en milliers de dollars, par année civile)

Révenus	Budget	Prévisions	Réels
Dépenses	5 554	4 972	5 478
Perte nette	438	444	530
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	136	115	115
Fonds nécessaires à l'exploitation	302	329	415
Ajouts de biens immobiliers et paiements connexes	84	75	112
Besoins financiers	386	404	527

3-48 (Transport maritime)

Introduction

Cette activité résume l'aide financière accordée par le gouvernement fédéral à ses quatre administrations de pilotage, notamment celles de l'Atlantique, des Grands Lacs, des Laurentides et du Pacifique. Au regard de la loi sur l'administration financière, ces quatre administrations sont des sociétés de la Couronne de l'annexe D de ladite loi et, à l'exception d'une seule, sont la propriété directe du gouvernement. L'Administration de pilotage des Grands Lacs est une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Objectifs : Les objectifs de chacune des administrations de pilotage sont :

- d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service efficace de pilotage en vue d'assurer la sécurité des navigateurs à l'intérieur de leur région respective;
- d'établir des tarifs de pilotage qui soient équitables et raisonnables en même temps qu'une source suffisante de recettes pour permettre à chaque administration d'être financièrement autonome.

Etat récapitulatif des ressources

Depuis leur création en 1972, les administrations de pilotage ont peu à peu développé des structures tarifaires et financières qui leur ont permis de fonctionner avec une faible aide, sinon aucune, du gouvernement fédéral. Le récent déclin du trafic maritime dans certaines régions a toutefois engendré certains besoins d'appui financier du fait que les administrations ne parvenaient plus à compenser entièrement les diminutions de recettes par le biais de mesures de réduction des coûts d'exploitation. Parallèlement, les augmentations tarifaires ont dû être limitées à 6 et 5 %.

Dans le contexte de la contribution du gouvernement fédéral au 45^oe anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada, le Cabinet a approuvé le versement aux administrations de l'Atlantique et des Laurentides d'un montant de 206 000 \$ destiné à couvrir le coût des services de pilotage qui seront offerts aux participants du "Retour des grands voiliers".

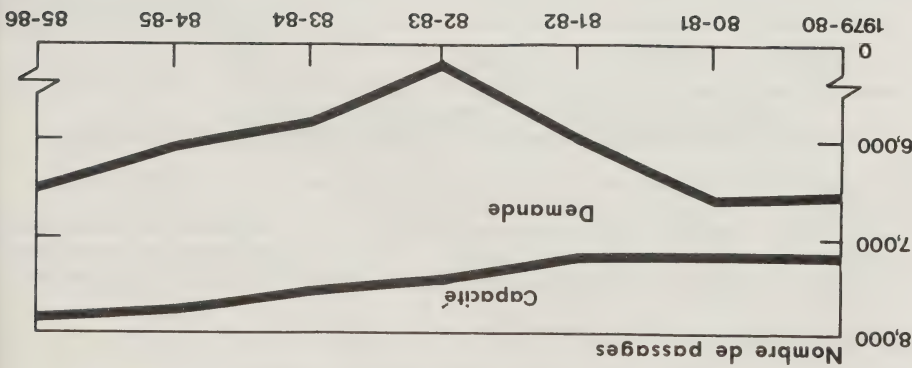


Tableau 38: Capacité du canal Welland et demande

Le tableau 38 établit une comparaison entre la demande actuelle et prévue et la capacité du canal Welland.

Les hausses de péage imposées progressivement de 1978 à 1980 avaient pour but d'accroître suffisamment les recettes et de couvrir ainsi les frais d'exploitation et d'entretien ainsi que d'amortissement. En 1981, le Canada et les États-Unis ont réexaminé ensemble la question des péages et ont convenu d'augmenter ces derniers d'environ 18 % en 1982 et de 10 % en 1983. Aucune augmentation n'est prévue pour la saison d'exploitation 1984.

et d'attribuer les navires en fonction des caractéristiques physiques des canaux.

Les tableaux 36 et 37 montrent comment le gouvernement en a conclu qu'aucune aide financière, autre que celle accordée au projet spécial de relance, ne serait nécessaire.

Tableau 36: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent - Etat récapitulatif des besoins financiers et des méthodes de financement (en milliers de dollars)

Besoins financiers:	Budget			Prévis			Réels		
	1984-1985			1983-1984			1982-1983		
Ajout et rénovation de biens immobiliers	4 474	3 000	7 680	4 014	3 000	-	7 680	-	-
Projet spécial de relance	7 474	7 014	7 680	7 014	7 014	7 680	7 680	7 680	7 680
Provenances des fonds:									
Exploitation	2 522	1 288	5 906	1 288	2 726	1 774	5 906	1 774	-
Fonds de roulement et autres sources internes	1 952	2 726	1 774	2 726	2 726	1 774	1 774	1 774	-
Gouvernement du Canada	3 000	3 000	-	3 000	3 000	-	-	-	-
	7 474	7 014	7 680	7 014	7 014	7 680	7 680	7 680	7 680

Tableau 37: Administration de la voie maritime du Saint-Laurent - Bilan d'exploitation (en milliers de dollars)

	Budget			Prévis			Réel		
	1984-1985			1983-1984			1982-1983		
Reçettes d'exploitation	58 476	53 931	52 409	53 931	66 158	62 222	52 409	62 222	62 222
Dépenses d'exploitation	69 068	66 158	62 222	66 158	66 158	62 222	62 222	62 222	62 222
Bénéfice (perte) d'exploitation	(10 592)	4 235	(9 813)	(12 227)	4 874	6 100	(9 813)	6 100	6 100
Bénéfice (perte) net pour l'année	(6 357)	(7 353)	(3 713)	(7 353)	(7 353)	(3 713)	(3 713)	(3 713)	(3 713)
Plus:									
Amortissement	8 706	8 641	8 731	8 641	8 641	8 731	8 731	8 731	8 731
Autres articles n'exigeant pas de sorties de fonds en espèces	173	-	888	-	-	888	888	888	888
Fonds provenant de l'exploitation	2 522	1 288	5 906	1 288	1 288	5 906	5 906	5 906	5 906

Pour satisfaire à la demande, l'Administration a entrepris des projets destinés à accroître la capacité du réseau de 6 % au cours des cinq prochaines années, en vue d'atteindre un total de 8 000 passages par saison. Ce projet d'amélioration, dont le coût total s'élève à environ 92 millions de dollars, prévoit l'élargissement de certaines sections étroites pour permettre la navigation dans les deux sens ainsi que la construction de nouvelles installations mobiles à des endroits stratégiques. De plus, l'établissement d'un centre de contrôle informatisé

Introduction

Cette activité résume les mesures spéciales de financement accordées par le gouvernement fédéral à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, une société de la Couronne de l'annexe D. L'information ci-après porte également sur les opérations de l'Administration, les besoins financiers et les sources d'appui financier.

Objectifs : Les objectifs de l'Administration sont :

- offrir, exploiter et entretenir une voie navigable en eau profonde de Montréal jusqu'au lac Érié,
- veiller au mouvement sûr et efficace des navires ainsi qu'à la protection de l'environnement.

État récapitulatif des ressources

L'Administration n'a pas eu besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral au cours des dernières années. En 1983-1984 et 1984-1985, le gouvernement fédéral envisage de participer au financement d'un projet de 6 millions de dollars visant la remise en état du canal Welland, dans le contexte du Programme des projets spéciaux de relance économique.

Tableau 35 : Dépenses de l'activité et déboursés (en milliers de dollars)

Budget		Réels
des dépenses		
1984-1985	Prévus	1982-1983-1984 1983
3 000		
3 000		

Description

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée de maintenir, d'exploiter et d'entretenir une voie navigable en eau profonde entre le port de Montréal et le lac Érié, de concert avec la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Une collaboration étroite entre ces deux organismes est nécessaire, principalement en ce qui a trait aux tarifs et aux opérations.

La Voie maritime amène les navires de Montréal (tableau 56, page 3-65), qui se trouvent à 6 mètres au-dessus du niveau de la mer, et les fait passer par 7 écluses (5 canadiennes et 2 américaines) jusqu'au lac Ontario, à quelque 75 mètres au-dessus du niveau de la mer. Avec ses 8 écluses, le canal Welland les élève ensuite jusqu'au lac Érié, à une hauteur de 174 mètres au-dessus du niveau de la mer. Toutes les écluses de la Voie maritime sont de dimensions semblables et peuvent accueillir des navires mesurant 222,5 mètres de longueur sur 23,2 mètres de largeur.

La Corporation du pont international de la voie maritime, limitée: La Corporation exploite et administre le pont international pour le compte de l'Administration du Saint-Laurent et de la Corporation de développement de la voie maritime du Saint-Laurent. En vertu d'une entente entre les deux parties, les recettes annuelles de la Corporation du pont international de la voie maritime sont versées au titre de frais d'utilisation du pont, c'est-à-dire qu'un paiement doit d'abord être fait à l'Administration afin d'amortir le coût du pont du chenal nord et les intérêts y afférents et qu'ensuite un autre paiement est fait à la Corporation de développement afin d'amortir le coût du pont de la rivière Racquette. Le solde, s'il en est, doit être réparti également entre les deux parties.

Toutes les recettes provenant de l'utilisation du pont, depuis le début de son exploitation, n'ont été versées qu'à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Autre information sur les données de base

Le tableau 34 donne en essence les critères sur lesquels s'appuie le gouvernement fédéral pour déterminer le montant de l'appui financier à accorder à la Société.

Tableau 34: Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée - Etat récapitulatif du bilan d'exploitation et des besoins financiers (en milliers de dollars)

	Budget 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983
Recettes	6 414	6 139	6 196
Dépenses	11 788	10 551	11 342
Pertes pour l'année	5 374	4 412	5 146
Soustraire:			
Articles n'exigeant pas de sorties de fonds	(1 132)	(1 084)	(1 130)
Fonds nécessaires à l'exploitation	4 242	3 328	4 016
Dépenses relatives aux biens immobiliers	145	68	48
Aide financière nécessaire - Total	4 387	3 396	4 064

I. Ponts

Introduction

Cette activité résume l'appui financier du gouvernement fédéral à l'égard de la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée", une filiale à part entière de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. La société est responsable de l'exploitation et de l'entretien des ponts Jacques Cartier et Champlain ainsi que de la section de l'autoroute Bonaventure, à Montréal (Qué.), dont le gouvernement fédéral est propriétaire. Cette activité vise également une autre filiale en propriété exclusive de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, à savoir la Corporation du pont international de la voie maritime, limitée qui exploite le pont reliant Cornwall, en Ontario, à Rooseveltown, dans l'État de New York, et en administre les péages. La Corporation n'a pas besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral. L'objectif de la Société et de la Corporation est d'offrir au public des voies transitaires sûres et efficaces sur les ponts susmentionnés et la section de l'autoroute Bonaventure relevant de leur compétence et assurer ce service sans recourir aux crédits budgétaires.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente moins de 1 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985.

Tableau 33: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévus	Réels
1984-1985	1983-1984	1982-1983
Aide financière accordée à la société "Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée"	4 387	3 396
Versement à même le budget	4 064	

Description

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée: La société tire la majorité de ses recettes (près de 90 %) des péages imposés aux usagers du pont Champlain. Aucune modification tarifaire n'a été apportée depuis l'ouverture du pont en 1962. Depuis cette même année, aucun péage n'est imposé sur le pont Jacques Cartier. La société est financièrement dépendante du gouvernement fédéral, son passif excédant son actif d'environ 84 millions de dollars; dès lors, la société cherche présentement à améliorer sa situation financière.

Le gouvernement fédéral s'en tient toujours à la pratique de rembourser à la société ses déficits d'exploitation, après rajustement des articles de dépense tels que l'amortissement et les avantages cumulatifs de cessation d'emploi des employés, ce qui n'exige pas de sortie de fonds en espèces.

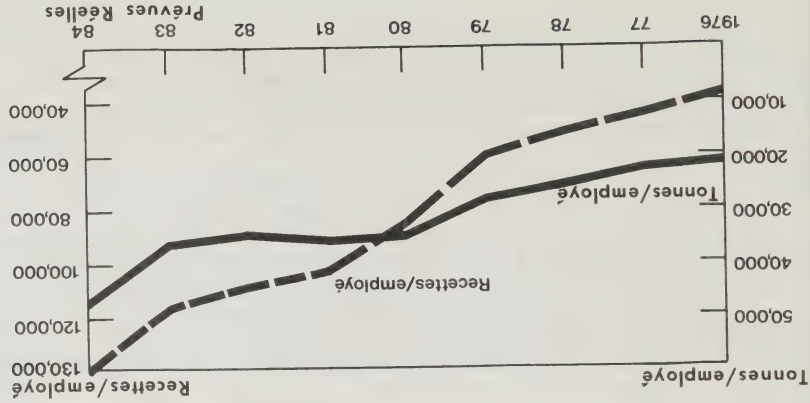
Tableau 31: Société canadienne des ports - État récapitulatif combiné du bilan d'exploitation* (en milliers de dollars par année civile)

	Budget	Prévu	Réel
	1984	1983	1982
Revenus de l'exploitation	223 715	200 634	190 784
Dépenses de l'exploitation	189 254	185 916	162 602
Bénéfice de l'exploitation	34 461	14 718	28 182
Produits d'intérêts	22 471	25 163	31 550
Intérêts débiteurs	(5 085)	(3 987)	(2 796)
Produits de sources diverses	-	-	567
Bénéfice net	51 847	35 894	57 503
Ajouter			
Amortissement et autres articles	24 895	33 108	18 211
n'exigeant pas de sorties de fonds			
Fonds provenant de l'exploitation	76 742	69 002	75 714

*Exclut Ridley Terminals Inc.

Une mesure de la rentabilité et de la productivité de la main-d'œuvre est donnée au tableau 32. Les tendances positives sont le reflet de l'engagement de Ports Canada d'exercer un contrôle plus efficace et d'en arriver à une utilisation maximale des biens portuaires. Tout en acceptant de recevoir des directives globales du gouvernement fédéral, chaque port jouit néanmoins d'un niveau élevé d'autonomie et élabore lui-même ses propres stratégies permettant d'atteindre les objectifs de la Société.

Tableau 32: Mesure de l'efficacité de la main-d'œuvre selon les volumes de marchandises et les recettes produites



(Ports principaux) 3-41

Tableau 30: Société canadienne des ports - État récapitulatif combiné des besoins financiers et des méthodes de financement* (en milliers de dollars par année civile)

Besoins financiers:			
Ajouts aux biens immobiliers	110 244	79 549	125 363
Divers	3 257	2 181	894
Sources de financement:			
Gouvernement fédéral	31 137	10 756	23 969
Credits budgétaires:			
pour les biens immobiliers ¹			
pour le projet Québec 1534-1984	282	-	-
Emprunts visant des biens immobiliers ²	4 190	12 001	7 875
Contribution récupérable ³	800	8 366	40 597
Fonds de roulement et autres sources	36 409	31 123	72 441
Exploitation	76 742	69 002	75 714
Fonds de roulement et autres sources	350	(18 395)	(21 898)
Besoins des années futures			
Dépenses prévues des années antérieures	113 501	81 730	126 257
Coût total des années antérieures	113 501	81 730	126 257
Coût estimatif	113 501	81 730	126 257
Coût des années futures	113 501	81 730	126 257

3-40 (Transport maritime)

*Exclut Ridley Terminals Inc.

Halifax, N.-É.:¹
 Système de dépoussiérage de l'élevateur à grain 3 294 1 465 1 829 -
 Sept-Îles--Pointe-Noire, Qué.¹
 Rénovation des installations portuaires 36 150 3 180 12 810 20 160
 Chicoutimi--Grande Anse, Qué.¹
 Relocalisation des installations portuaires 26 587 949 16 498 9 140
 Prince Rupert, C.-B.³
 Ridley Island - Terminal à charbon 50 394 49 594 800 -
 Saint John, N.-B.²
 Terminal à potasse en vrac 28 400 23 020 4 190 1 190

Tous les prêts consentis à la Société canadienne des ports portent intérêt, lequel varie de 6,25 à 15,625 %. Une liste complète des emprunts de la Société apparaît au tableau 50 (page 3-61).

Description

Ports Canada, dont le bureau central se trouve à Ottawa, exploite des ports et des installations connexes à 15 endroits au Canada (tableau 55, page 3-65). Ces ports reçoivent près de la moitié du trafic marchandises maritimes de ces derniers exploitent en outre des terminus de passagers. Tous sont exploités comme division distincte de la Société ou comme société de port locale, à l'exception du terminus pour charbon de Ridley Island, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Cette installation, dont le coût atteindra 250 millions de dollars lorsqu'elle sera substantiellement terminée à la fin de 1983, sera exploitée par Ridley Terminals Inc., une entreprise en co-participation de la Société et de Federal Commerce and Navigation Limited, une importante compagnie dont le siège social se trouve à Montréal. La Société détient 90 % des actions ordinaires. Le financement de la dette, garanti par le gouvernement du Canada pour la construction des installations de manutention du charbon, se chiffre à 205 millions de dollars. Ridley Terminals Inc. fournit le reste des capitaux de financement; plus précisément, chacun des deux associés de cette société fournit la moitié de leur participation commune. Les terres et l'infrastructure seront louées du port de Prince Rupert.

La Société étudie présentement la situation des ports afin de déterminer lesquels devraient être exploités de façon autonome et lesquels devraient être désignés sociétés de port locales (voir Initiatives, page 3-13).

Autre information sur les données de base

Les dépenses prévues au programme d'immobilisations de Ports Canada pour l'exercice financier 1984 s'élèvent à 110 millions de dollars. D'autres besoins financiers, principalement le remboursement des emprunts, s'établissent à 3 millions de dollars. Etant donné que l'exercice de la Société correspond à l'année civile et non pas à l'exercice financier du gouvernement, le montant des fonds gouvernementaux fournis à même les crédits parlementaires ne coïncidera pas nécessairement à l'utilisation de ces capitaux signalés par la Société durant une année donnée. Le tableau 30 donne un résumé des besoins financiers de Ports Canada et de toutes les sources de financement de la Société. Le tableau 31 donne un bilan financier des opérations de la Société.

H. Ports principaux

Introduction

Cette activité résume l'appui financier accordé par le gouvernement fédéral à la Société canadienne des ports, une société de la Couronne de l'annexe C. L'information ci-après porte également sur les opérations d'ensemble et les autres sources d'appui financier auxquelles peut recourir la société.

Objectifs: La loi sur la Société canadienne des ports enjoint à cette dernière de mettre en place un réseau portuaire qui:

- soit un outil utile pour l'atteinte des objectifs commerciaux internationaux du Canada, d'une part, et nationaux, régionaux, locaux, économiques et sociaux, d'autre part;
- soit rentable;
- offre, selon des conditions équitables, des services de transport de marchandises et de passagers aux usagers des ports canadiens;
- offre aux sociétés locales un degré élevé d'autonomie de gestion et d'exploitation, compte tenu de la responsabilité du ministre des Transports d'assurer le bon fonctionnement et la rentabilité du réseau national de transport et de veiller à l'utilisation optimale des ressources;
- soit coordonné avec les autres activités maritimes de même que les réseaux de transport terrestre et aérien.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité compte pour environ 4 % des ressources totales du Programme du transport maritime.

Pour 1984-1985, dans le contexte de la contribution du gouvernement fédéral au 450^e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada, le Cabinet a approuvé le versement à la Société canadienne des ports d'un montant de 282 000 dollars destiné à couvrir les frais supplémentaires qui seront engagés aux Ports de Halifax et de Québec.

Tableau 29: Dépenses de l'activité et autres affectations de fonds (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles		
1984-1985	1983-1984	1982-1983		
Appui financier accordé à la Société canadienne des ports				
aux fins de l'acquisition et de la rénovation de biens				
Immobiliers:				
Paiements budgétaires				
31 937	24 102	63 427		
4 190	4 909	14 456		
Paiement à la Société canadienne des ports pour le				
Projet Québec 1934-1984				
Paiement budgétaire				
282	-	-		
36 409	29 011	77 883		

3-38 (Transport maritime)

Administration maritime: Cette administration comprend les bureaux de l'Administrateur et de l'Administrateur adjoint, Politique et Planification, lesquels sont appuyés de divers groupes de personnel de soutien. Leurs fonctions sont de formuler et de diriger la politique maritime nationale; d'établir des buts, des objectifs, des priorités et des mesures d'imputabilité d'ensemble; de diriger les processus de planification, d'établissement de programmes et de budgétisation; d'administrer les programmes de recherche et de développement; d'exercer un contrôle financier et d'administrer les systèmes d'information de gestion. Le personnel visé conseille également en matière de politique les sociétés de la Couronne relevant de la compétence de l'Administrateur maritime.

Administration de la Garde côtière: Cette administration comprend les bureaux du Commissaire, du directeur général de chaque région et des gestionnaires de district. Ces personnes traitent de toute question précise visant les activités de la Garde côtière. Leurs responsabilités comprennent l'élaboration de la politique, de directives et de lignes directrices; la prestation de services de logement, de planification, d'établissement de programmes, de finances, de gestion du matériel, de bureau et de personnel.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les dépenses de cette activité représentent les pourcentages suivants des dépenses de fonctionnement totales du Programme:

Tableau 28: Direction et administration - Pourcentage des dépenses de fonctionnement totales (à l'exclusion des dépenses en capital)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	Total des dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)		Dépenses de fonctionnement de l'activité "Direction et administration" (en milliers de dollars)		Pourcentage des dépenses de fonctionnement que représente l'activité	
			1984-1985	1983-1984	1984-1985	1983-1984	7,10 %	7,08 %
			475 816	444 739	361 965	34 200	9,44 %	

Dépenses en capital: Le principal article de dépense est la reconstruction des bases de Prescottt et de Parry Sound, au coût total estimatif de 25,5 millions de dollars dont 8,7 millions sont prévus dans le Budget des dépenses de 1984-1985.

G. Direction et administration

Objectif

Établir des politiques et des directives ainsi qu'administrer efficacement les installations et les services maritimes qui sont essentiels au réseau de transport national et qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral, conformément aux politiques, aux règlements, aux directives et aux lignes directrices du ministère des Transports.

État récapitulatif des ressources

Cette activité compte pour 5 % du total des dépenses du Programme du transport maritime de 1984-1985 et pour 10 % du total des années-personnes.

Tableau 27 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985		1983-1984		Différence A-P
	\$	A-P	\$	A-P	
Administration maritime	4 602	73	4 201	72	401
Administration de la Garde côtière	29 220	616	27 271	612	1 949
Fonctionnement*	33 822	689	31 472	684	2 350
Capital	13 596	-	10 039	-	3 557
Total des besoins en ressources	47 418	689	41 511	684	5 907

*Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 50 000 dollars pour les années 1984-1985 et 1983-1984.

L'augmentation d'environ 6 millions de dollars reflète le capital additionnel requis pour le programme de remplacement des bases de la Garde côtière (3,6 millions de dollars), les dépenses de fonctionnement additionnelles que devra encourir la Garde côtière relativement à la célébration du 450^e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier au Canada (0,6 million de dollars), une hausse générale des coûts de fonctionnement (0,2 million de dollars), et l'inflation (1,5 million de dollars).

Nes quais, des hangars, des aires d'entreposage et des ports sont offerts à divers emplacements en fonction des besoins des usagers. Au niveau local, les autorités portuaires doivent veiller à l'application des règlements concernant l'utilisation des installations, trancher les différends entre les usagers et percevoir des droits auprès de ces derniers. Certains services directs tels que la manutention des cargaisons ne sont pas fournis.

Versements aux commissions de port: Il existe neuf commissions de port qui maintiennent environ 20 % du total des marchandises transportées dans tout le pays. Ces commissions sont des entités paracommerciales et sont presque financièrement autonomes. Toutefois, elles peuvent obtenir des contributions, des subventions ou des emprunts pour des projets d'expansion majeurs. Le montant des emprunts contractés en cours s'établit à 3 millions de dollars (voir tableau 50, page 3-61).

Données sur le rendement et justification des ressources

Havres et quais publics: La plupart des dépenses de fonctionnement sont consacrées à la réparation, la réfection et l'entretien préventif des ouvrages et des immeubles existants. Les plans pour 1984-1985 consistent en 135 projets d'entretien et de réparation aux infrastructures et 22 projets d'entretien de dragage, à un coût estimatif de 33 millions de dollars. La rationalisation prévue du programme contribuera à réduire le nombre des emplacements portuaires administrés, de ce fait contrôlant l'accroissement du budget d'entretien.

Versements aux commissions de port: Le Programme prévoit le versement de fonds aux commissions portuaires pour l'exécution de travaux de construction. Le tableau 26 montre les projets prévus pour 1983-1984 et 1984-1985.

Tableau 26: Versements aux commissions de port (en milliers de dollars)

Commissions de port / utilisation		Budget des dépenses		Prévus	
		1984-1985		1983-1984	
Hamilton - construction du complexe portuaire est	2 130	-		2 750	
				600	
Windsor - port de plaisance du secteur ouest					
		2 130		3 350	
Total		2 130		3 350	

Dépenses en capital: Les dépenses en capital servent principalement à construire des quais, des hangars, des aires d'entreposage et des brises-lames, à draguer les chenaux de navigation et à mettre en place les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins des usagers et assurer l'efficacité des opérations portuaires. L'augmentation principale aux dépenses prévues en 1984-1985 est reliée au projet de développement des ports Newcastle/Port Chatham. Le coût total estimatif du projet est de 17 millions de dollars et les dépenses prévues en 1984-1985 sont de l'ordre de 11 millions de dollars. Pour une ventilation complète des autres grands projets d'immobilisations, voir le tableau 46 à la page 3-56.

F. Havres et quais publics

Objectif

Développer, administrer et entretenir les ports et les installations portuaires désignées afin de répondre aux besoins du secteur de transport maritime commercial et d'assurer la sécurité et l'efficacité du réseau national de transport maritime.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 8 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 1 % du total des années-personnes.

Tableau 25: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P
des dépenses	1984-1985		Prévues	1985-1984		Différence

Havres et quais publics

Pragage	6 143	-	8 290	-	(2 147)	-
Réparations	26 674	-	23 670	-	3 004	-
Gestion des ports	3 754	90	3 541	91	213	(1)

Fonctionnement	36 571	90	35 501	91	1 070	(1)
Capital	36 718	3	21 355	-	15 363	3
Premption prévue	(4 056)		-		(4 056)	

Versements aux commissions de ports	2 130	-	3 350	-	(1 220)	-
Total des besoins en ressources	71 363	93	60 206	91	11 157	2

Description

En 1984-1985, des recettes de 6,7 millions de dollars seront recueillies sous forme de droits de quai et de port. Ces recettes sont créditées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées par l'activité.

Havres et quais publics: Cette direction est chargée de l'expansion, de l'administration et de l'entretien de 366 emplacements portuaires destinés à répondre aux besoins du transport maritime commercial. Les moins importants de ces ports connaissent un trafic limité et n'existent que pour permettre l'accès à des communautés isolées. Les plus importants sont en revanche très actifs et leur appui aux industries locales a une incidence considérable sur l'économie des régions visées. Au total, ces ports reçoivent 20 % du total des marchandises transportées par eau dans tout le pays. Puisque la plupart de ces ports ne sont pas financièrement autonomes, ils sont administrés par Transports Canada comme ports publics.

Enquêtes sur les accidents maritimes: Vingt-trois enquêteurs situés à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux de la Garde côtière enquêtent sur les accidents maritimes. Le ministre des Transports a entrepris une étude, dirigée par M. Bernard M. Dechenes, c.r., afin d'évaluer l'efficacité et l'impartialité des enquêtes sur les accidents et de déterminer la meilleure façon d'améliorer le processus actuel.

Tableau 24: Enquêtes sur les accidents maritimes - Statistiques sur la charge de travail

	Nombre d'incidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre de rapports
Année civile			
1979	922	108	17
1980	969	72	176
1981	1 359	70	163
1982	1 431	181	161

Protection des eaux navigables: En 1982-1983, 3 668 demandes ont été traitées conformément aux dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables, laquelle régit la construction d'ouvrages, placés dans, sur, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables et dont le but est de protéger le droit du public à la navigation. Pour 1983-1984 et 1984-1985, on prévoit qu'il faudra traiter 3 700 demandes annuellement.

Dépenses en capital: Le principal article de dépense est la construction du Centre de formation en matière de fonctions d'urgence en mer (FUM) à St. John's, Terre-Neuve, au coût de 3,9 millions de dollars. Le reste, soit 2,3 millions de dollars, sera utilisé pour effectuer divers petits achats d'équipement.

Année	Nombre d'interventions	Depenses totales
1979-1980	53	9 416
1980-1981	128	4 981
1981-1982	68	7 198
1982-1983	41	6 056

Urgences: Afin de répondre aux besoins en nettoyage, la Garde côtière dispose d'un noyau de 52 employés situé à son administration centrale et dans ses bureaux régionaux et de district. Puisque les coûts des opérations de nettoyage sont recouvrés en entier, le crédit budgétaire ne comprend que les coûts des salaires et de l'entretien de l'équipement. Le tableau 23 indique le nombre d'opérations de nettoyage de cas de pollution par les hydrocarbures effectuées au cours des dernières années et les coûts connexes.

Fonctionnement (en milliers de dollars)		Sécurité des navires	
21 156	19 337	20 317	
Données sur le rendement			
3 300	3 000	2 700	
Inspections des navires			
11 350	10 320	9 390	
Vérification de plans et de dessins de navires			
15 400	14 000	13 364	
Examens du personnel			
760	780	872	
Exemptions délivrées			

Budget	des dépenses	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983	

Tableau 22: Données sur le rendement et les ressources - Sécurité des navires

Sécurité des navires: Au Canada, 34 832 navires sont immatriculés et de ce nombre, 5 642 doivent être inspectés. La Direction a visité 2 700 navires et effectué 13 364 examens du personnel en 1982-1983. Aux fins de s'acquitter de ses responsabilités, la Direction dispose d'un réseau de 30 bureaux de district et emploie 185 inspecteurs et examinateurs, tous relevant de 5 administrations régionales couvrant tout le Canada. Le tableau 22 donne des renseignements statistiques concernant le rendement au cours des dernières années.

Données sur le rendement et justification des ressources

L'activité "Règlements" comprend les quatre fonctions suivantes.

Sécurité des navires: La composante ministérielle du même nom veille à l'administration de la Loi sur la marine marchande du Canada pour le compte du Ministre. À cette fin, elle s'occupe de l'élaboration et de la promulgation de règlements et de normes; de l'inspection des navires et de l'équipement de ces derniers, des plates-formes de forage et des caraisons afin de vérifier leur état de navigabilité; de l'immatriculation et de la délivrance de permis aux aéronefs; de la surveillance des programmes de formation en matière de sécurité maritime ainsi que des examens et des certificats d'officiers et de marins aux fins d'armer les navires en personnel compétent. Cette composante est également chargée de la surveillance, des enquêtes et de l'application des règlements visant la pollution par les navires.

Urgences: La composante ministérielle du même nom s'occupe du nettoyage de la pollution causée par les navires et agit comme organisme-ressources lors d'incidents de pollution maritime d'autres sources. Elle est chargée de l'évaluation, de l'achat et de l'entretien de l'équipement de lutte contre la pollution de la Garde côtière et s'occupe régulièrement de tenir des exercices auxquels participent les effectifs de la Garde côtière et le personnel d'autres organismes.

Enquêtes sur les accidents maritimes: La composante ministérielle du même nom s'occupe, pour le compte du Ministre, de tenir des enquêtes sur les accidents maritimes mettant en cause des navires et des membres d'équipage ainsi que des aspects administratifs et techniques des enquêtes officielles (audiences publiques); elle est responsable de l'examen de tous les rapports d'enquête et de la formulation de recommandations destinées à empêcher que ces accidents ne se reproduisent; elle veille à ce que tous les accidents maritimes soient consignés, à ce que des statistiques annuelles soient publiées et à ce que des renseignements sur les accidents soient diffusés sur demande.

Protection des eaux navigables: Aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, la Garde côtière est chargée de l'examen, de l'analyse et de l'approbation des ouvrages (ponts, barrages, quais, câbles d'électricité et de téléphonie aériens et sous-marins, etc.) construits dans les eaux navigables afin de protéger le droit du public à la navigation; elle est également responsable de l'enlèvement des épaves et des enquêtes sur les cas d'obstacles à la navigation. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, laquelle vise la préservation et la protection des épaves de navire ainsi que les mesures visant à en disposer, cette composante est chargée des aspects administratifs des activités du Receveur des épaves.

Objectif

Administrer, élaborer et appliquer les règlements et les normes régissant la navigabilité des navires, la sécurité de leur cargaison et la sécurité des opérations afin de réduire le nombre d'accidents mettant en cause des navires et des membres d'équipage et de prévenir la pollution par les navires; veiller à ce que les ouvrages placés dans, sur, au-dessus, au-dessous et au travers des eaux navigables ne nuisent pas au droit du public à la navigation; et atténuer les conséquences sur l'environnement de la pollution attribuable aux déversements de substances par les navires.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Réglements" représentent environ 4 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 7 % du total des années-personnes.

Tableau 21: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget	des dépenses		Prévisions		Différence	
	1984-1985	A-P	1983-1984	A-P	\$	A-P

Sécurité des navires	21 156	379	19 337	367	1 819	12
Urgences	6 578	48	3 384	52	3 194	(1)
Enquêtes sur les accidents maritimes	2 354	51	1 341	31	1 013	17
Protection des eaux navigables	1 731	28	1 635	28	96	-
Fonctionnement*	31 819	506	25 697	478	6 122	28
Capital	6 178	-	6 522	-	(344)	-
Total des besoins en ressources	37 997	506	32 219	478	5 778	28

* Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 29 000 dollars pour les années 1984-1985 et 1983-1984.

On récupère environ 1,6 million de dollars du secteur privé relativement aux inspections et aux examens effectués par le service de la Sécurité des navires. Les recettes sont versées au Fonds du revenu consolidé et ne peuvent être utilisées pour cette activité.

Aux fins de financement urgent en cas d'un écoulement majeur d'huile, un fonds pour éventualités en cas d'incidents de pollution de 3 millions de dollars a été établi à compter de 1984-1985. La balance de l'augmentation est attribuable à une hausse du personnel et à l'inflation.

Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime, propagande et soutien: Des opérations de sauvetage sont également menées par des propriétaires de navires qui sont membres bénévoles des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime. Le tableau 19 décrit la croissance ainsi que le champ d'activité du Service. Le coût annuel de ce programme s'élève à 1,5 million de dollars. Les dépenses en carburant et assurances engagées par les unités auxiliaires aux fins d'intervenir lors d'incidents de recherche et de sauvetage ainsi que les frais de formation et de déplacement autorisés des membres d'équipage sont remboursés aux unités du Service.

Tableau 19: Tendances au sein du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime: Croissance et charge de travail

Année	Nombre de membres	Nombre de navires	Nombre d'interventions
1980	937	418	753
1981	1 126	492	844
1982	1 298	607	1 042
1983 (prévu)	1 850	850	1 500
1984 (prévu)	2 100	950	1 700

Dépenses en capital: Le tableau 20 résume le programme d'immobilisations prévu pour 1984-1985.

Tableau 20: État récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1984-1985 (en millions de dollars)

Dépenses			
Coût prévu	total jusqu'au 31 mars	est- matif	1984
Dépenses	Dépenses	1984	1984-1985
des années futures			
Expansion des services	0 1 navire renforcé pour la navigation dans les		
	glaces de la classe 200 - Terra-Neuve (dernier		
	d'un programme d'acquisition de 7 navires)	9 426	6 750
	0 1 embarcation de sauvetage de la classe 300 - Gaspé	1 044	200
	0 1 vedette de la classe 400 - St. John's (T.-N.)	2 991	-
		13 461	6 950
		6 011	500
Remplacements	0 1 vedette de la classe 400 - Meaford	3 078	-
	0 1 embarcation de sauvetage de la classe 300 - Souris	929	200
	0 2 navires pour la Côte ouest, ville	4 000	-
	Bella Bella/Queen Charlotte	3 000	1 000
	Divers projets de moins de 250 000 \$	1 018	-
		9 025	200
		7 825	1 000
		22 486	7 150
		13 836*	1 500

*Avant ajustement de fonds de 3,6 millions de dollars.

Objectif

Veiller à l'exploitation efficace d'installations et de services de recherche et de sauvetage en mer afin de prévenir les accidents mortels et les blessures; accroître la participation bénévoles aux programmes existants des secteurs public et privé destinés à promouvoir la sécurité nautique, afin de réduire la charge de travail des services de recherche et de sauvetage de la Garde côtière.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité de recherche et de sauvetage représentent 6 % des dépenses totales du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 11 % du total des années-personnes.

Tableau 17: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985		1983-1984		Différence
	\$	A-P	\$	A-P	\$
Opérations de sauvetage de la Garde côtière	40 734	697	39 724	709	1 010 (12)
Propagande en faveur de la sécurité nautique	2 608	34	2 612	34	(4) -
Service auxiliaire canadien de sauvetage					
maritime, propagande et soutien	1 457	22	1 463	22	(6) -
Fonctionnement*	44 799	753	43 799	765	1 000 (12)
Capital	10 154	-	16 670	-	(5 516) -
Total des besoins en ressources	54 953	753	60 469	765	(5 516) (12)

*Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 610 000 dollars pour les années 1984-1985 et 1983-1984.

La réduction globale de 5,5 millions de dollars est due à une baisse des dépenses pour le remplacement des navires de 6,5 millions de dollars, partiellement compensée par une augmentation aux coûts d'opération de 1 million de dollars due à l'inflation.

Description

Cette activité vise à réduire au minimum les pertes de vie dans le secteur maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Opérations de sauvetage de la Garde côtière: Ces opérations visent la mise en place d'effectifs de recherche et de sauvetage, de concert avec le ministère de la Défense nationale.

Propagande en faveur de la sécurité nautique: Cette propagande vise à accroître la sécurité des plaisanciers par le biais de programmes d'information visant à rendre le public plus conscient de certaines questions de sécurité.

Tableau 15: Données sur le rendement et les ressources - Autres services

Budget des dépenses	Prévu	Réel	Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)			Données sur le rendement		
			1982-1983	1983-1984	1984-1985	Services assurés pour le compte d'autres ministères	Canarcic limitée	
			7 513	7 155	8 037	Ravitaillement de l'Arctique		
			16 616	15 030	12 912	et organismes gouvernementaux		
			27 432	25 237	24 209			
			47 000	45 000	47 000	Tonnes de marchandises transportées		
			1 300	1 300	1 300	Heures-navire consacrées		
			1 160	1 160	1 160	Heures-aéronef consacrées		
			1 160	1 160	1 160	Services assurés pour le compte d'autres ministères		
			12 700	12 700	12 700	et organismes gouvernementaux		
			3 000	3 000	3 400	Heures-navire consacrées		
			3 000	3 000	3 400	Heures-aéronef consacrées		

Les données sur le rendement de Canarcic sont présentées séparément, au tableau 16, du fait que cette entreprise est exploitée sur la base d'une année civile.

Tableau 16: Statistiques financières et d'exploitation de la Compagnie de navigation Canarcic limitée

Résultats financiers (en milliers de dollars)		1980		1981		1982		1983		1984	
Récoltes	6 011	4 711	6 485	6 197	5 491	9 252	9 384	9 695	9 249	8 794	
Dépenses	3 241	4 673	3 210	3 052	3 303	9 252	9 384	9 695	9 249	8 794	
Subventions gouvernementales	3 241	4 673	3 210	3 052	3 303	9 252	9 384	9 695	9 249	8 794	
Tonnes de marchandises transportées (en milliers de tonnes)	120	133	131	132	135						

(en milliers de tonnes)

Dépenses en capital: Le programme de dépenses en capital prévu pour 1984-1985 prévoit une hausse attribuable au Programme des projets spéciaux de relance. Le principal article de dépense sera la construction d'un brise-glace de la classe 1200 qui sera utilisé dans le golfe et sur le fleuve Saint-Laurent, le tout à un coût total estimatif de 164,6 millions de dollars, dont 20,6 millions sont inclus dans le Budget des dépenses de 1984-1985. Le reste des dépenses prévues en 1984-1985, soit au total 29 millions de dollars, visent divers achats d'équipement.

Une fois sa construction terminée en 1987-1988, le brise-glace de classe 1200 remplacera le NGCC Labrador.

3-26 (Transport maritime)

située sur l'île Little Cornwallis. Le navire sert également de laboratoire d'étude de la conception des navires et des glaces dans l'Arctique. Les résultats ainsi obtenus sont communiqués aux entreprises canadiennes de construction navale et de transport maritime.

Données sur le rendement et justification des ressources

Déglaçage et escorte: Sept brise-glace sont exclusivement affectés à cette fin. A cette flotte s'ajoutent les navires affectés aux aides à la navigation qui sont renforcés pour la navigation dans les glaces. Des données statistiques sur le rendement sont données au tableau 14.

Tableau 14: Données sur le rendement et les ressources - Déglaçage et escorte

Budget des dépenses	Prévisions 1983-1984	Réelles 1982-1983	Dépenses de fonctionnement (en millions de dollars)			
			Services assurés par des navires	Services assurés par des aéronefs	Autres	
			48 735	1 446	2 328	52 509
			43 124	1 313	2 687	47 124
			42 827	1 446	2 367	46 640
Demandes de service	Navires escortés	4 000	16 000	4 800	21 000	
	Milliers-navire d'escorte	16 000	16 000	21 000		
Services assurés par la flotte de la Garde côtière	Heures-navire consacrées	43 100	43 100	43 100	43 100	
	Heures-aéronef consacrées	15 800	15 800	14 800	14 800	

Le Budget des dépenses de 1984-1985 et les prévisions de 1983-1984 sont fondés sur des conditions de navigation dans les glaces de difficulté moyenne établies à partir de données recueillies au cours des années précédentes au regard des secteurs desservis. Les besoins réels en ressources peuvent varier si l'état des glaces change considérablement par rapport auxdites conditions moyennes.

Lutte contre les inondations: Les besoins en ressources d'exploitation sont fondés sur une moyenne de 130 jours (131 jours en 1982-1983) de travail exécuté par les navires aux fins de la lutte contre la formation d'embacles. Ce nombre de jours n'a pas varié de façon importante au cours des dernières années.

Reconnaissance des glaces: Le coût d'exploitation de ce service est estimé à 14 millions de dollars pour l'exercice financier 1984-1985, ce qui représente le coût d'un contrat de 2 200 heures de vol.

Autres services: Les tableaux 15 et 16 contiennent des données sur le rendement et les dépenses de fonctionnement nécessaires à la prestation des trois autres services offerts dans le contexte de la présente activité.

Description

Déglaçage et escorte: Ce service vise l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glaces de la côte-est, du golfe Saint-Laurent et des grands lacs pendant l'hiver ainsi que dans l'Arctique pendant l'été. Les travaux de déglaçage ont également lieu dans certains ports, sur demande, afin de faciliter le mouvement des navires de transport et de pêche.

Lutte contre les inondations: Sur le fleuve Saint-Laurent, en aval de Montréal, la gestion des glaces est assurée afin de faciliter le mouvement de ces dernières et d'éviter les dégâts et les pertes matérielles attribuables aux inondations.

Reconnaissance dans les glaces: Des aéronefs sont affrétés par le ministère de l'Environnement, sur une base contractuelle, aux fins d'informer le secteur du transport maritime de l'état des glaces.

Recherche et développement dans l'Arctique: Cette activité comprend le parrainage de projets de recherche et de développement dans l'Arctique canadien, conformément au mandat du ministère. Transports Canada assure la coordination de ce programme auquel participe Pêches et Océans Canada et Environnement Canada.

Autres services: Les autres services assurés dans le cadre de la présente activité sont:

- Ravitaillément dans l'Arctique: Coordination de la mission annuelle de ravitaillément de l'est de l'Arctique aux fins d'approvisionnement les communautés isolées du Nord et les emplacements de la défense, en nourriture, matériaux, carburant et équipement. Services assurés pour le compte d'autres ministères et organismes gouvernementaux: Cette activité vise l'affection de navires et d'aéronefs à l'appui d'opérations précises menées par d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Au nombre de ces services, citons en particulier l'affrètement du NGC John Cabot par l'Église Canada et l'affectation de navires pour le compte du ministère des Pêches et Océans pour l'exécution de travaux hydrographiques dans l'Arctique. Le paiement de 1,2 million de dollars à la Société des transports du Nord limitée pour des services de transport maritime à l'égard de la mission de ravitaillément du district de Keewatin est aussi inclus dans cette activité.
- Compagnie de navigation Canarctic limitée: Par l'entremise de cette compagnie, dont le gouvernement possède 51 % des actions contre 49 % pour North Water Navigation Ltd., le gouvernement exploite le N.M. Arctic, un vracquier expérimental de classe arctique 2 en vue d'accroître la compétence du Canada en ce qui a trait à la technologie des navires de charge/brise-glace ainsi que pour démontrer la possibilité de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. Canarctic a signé un contrat visant le transport de la production totale de la mine de Nanisivik pendant l'été, au moyen du N.M. Arctic. De concert avec Federal Commerce and Navigation, Canarctic a également signé un contrat avec Cominco pour le transport de 75 % de la production de la mine Polaris,

Objectif

Veiller à l'utilisation efficace des brise-glace, des hélicoptères et des autres installations et services afin d'assurer le passage sûr et rapide des navires dans les glaces et prévenir les inondations causées par les embâcles sur le fleuve Saint-Laurent et dans d'autres régions ainsi qu'appuyer certaines activités ne relevant pas de la garde côtière et des opérations de ravitaillement des installations gouvernementales, des compagnies privées et des communautés situées dans l'Arctique.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de cette activité représentent environ 14 % des dépenses totales du Programme de transport maritime de 1984-1985 et 16 % du total des années-personnes.

Tableau 13: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

	Budget des dépenses			Prévisions			Différence
	\$	A-P	1984-1985	\$	A-P	\$	
Dégelagage et escorte	52 509	790	47 124	715	5 385	75	
Lutte contre les inondations	8 206	119	7 479	109	727	10	
Reconnaissance des glaces	14 293	-	12 693	-	1 600	-	
Recherche et développement dans l'Arctique	4 622	9	3 952	7	670	2	
Autres services	27 432	212	25 237	191	2 195	21	
Fonctionnement	107 062	1 130	96 485	1 022	10 577	108	
Capital	29 022	-	18 220	-	10 802	-	
Dépenses totales	136 084	1 130	114 705	1 022	21 379	108	
Recettes à valoir sur le crédit	(6 722)	-	(6 402)	-	(320)	-	
Besoins nets en ressources	129 362	1 130	108 303	1 022	21 059	108	

L'augmentation de 21 millions de dollars est due à l'accélération de la construction de navires par le biais du Programme des projets spéciaux de relance (11 millions de dollars), une hausse dans les coûts d'exploitation (6 millions de dollars), et l'inflation (4 millions de dollars).

Les recettes à valoir sur le crédit proviennent de la coordination de la livraison annuelle de matériel et de fournitures dans l'Arctique (par contrat au secteur privé) pour le compte d'autres ministères. En outre, des recettes de 6,5 millions de dollars sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et sont obtenues de l'affrètement du câblier NGCC John Cabot aux fins de réparer le câble transatlantique de Télélobe Canada. Le coût de cet affrètement et des travaux exécutés sont recouverts en entier.

Services de communications: L'efficacité d'exploitation est évaluée principalement au regard du temps de bon fonctionnement du matériel de communication. Grâce à du matériel de réserve, le service est assuré sans interruption.

Le tableau 11 montre les besoins en ressources et une principale tendance d'exploitation. Le nombre et les années d'usage de l'équipement devant être entretenu, ainsi que les critères selon lesquels l'équipement doit être entretenu, sont d'autres variables importantes influant sur les ressources.

Tableau 11: Données sur le rendement et les ressources - Services de communications

Budget	des dépenses		1984-1985	1983-1984		1982-1983
	Prévues	Réelles				
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)						
Exploitation des stations radio et entretien du matériel	28 899	26 275		24 992		
Variables importantes influant sur les ressources						
Heures d'exploitation des stations radio gardées	470 120	470 120		470 120		

Dépenses en capital: Le tableau 12 expose le programme envisagé des dépenses en capital en 1984-1985.

Tableau 12: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses	prévues	Coût	total	estimatif	1984	1985	futures
Dépenses	jusqu'au	31 mars	en 1984-	des années			
	prévues						

Expansion ou amélioration des services:
Extension des communications VHF/FM:

● Terre-Neuve	2 353	1 245	717	391
● Côte ouest	6 847	6 447	400	-
Amélioration du système de trafic maritime à Prince Rupert	2 704	2 373	331	-

Remplacemnt des émetteurs et des récepteurs radio et du matériel de contrôle des communications	12 356	4 173	3 979	4 204
Remplacemnt du système de trafic maritime à Halifax	4 570	690	3 641	239
Divers projets de moins de 250 000 \$	3 344	-	3 344	-

32 174	14 928	12 412	4 834
--------	--------	--------	-------

Ces services comprennent l'exploitation des systèmes de gestion du trafic de l'est du Canada (ECAREG) et de l'Arctique canadien (NORDREG). Le premier, exploité à longue durée, est un système de compte rendu obligatoire imposé en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le second est un système de compte rendu exploité sur une base volontaire pendant la saison de navigation dans l'Arctique seulement. Le but premier de ces systèmes est la sécurité et la diffusion d'information sur les glaces. Toutefois, il vise également à obliger les navires pénétrant dans les eaux territoriales nationales à se conformer à la réglementation canadienne.

Services de communications : Ces services sont assurés par le biais d'un réseau national de stations radio de la garde côtière, exploité manuellement et par contrôle à distance 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Le réseau diffuse également des renseignements sur des questions telles que les déficiences des aides à la navigation, l'état des glaces et le temps. Le but premier des services de communications est la sécurité de la vie humaine en mer. Un service public de messages par radio pour les navires des droits sont imposés est aussi offert.

Données sur le rendement et justification des ressources

Services de trafic maritime : Le rendement est fondé sur la disponibilité à 99,5 % des systèmes de trafic maritime. À ce jour, cet objectif a toujours été atteint. Les données statistiques apparaissent au tableau 10.

Tableau 10: Données sur le rendement et les ressources - Services de trafic maritime

Budget des dépenses	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983
Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars)		
Services de trafic maritime	27 576	26 241
20 943		
Variables importantes sélectionnées influant sur les ressources		
Heures d'exploitation aux centres de trafic	113 900	107 300
Tendances d'utilisation des services	419 000	399 000
Mouvements des navires	994 000	947 000
Messages transmis	952 000	920 000
Avis aux navires publiés	14 500	14 060
14 000		

Le nombre et les années d'usage de l'équipement devant être entretenu, ainsi que les critères selon lesquels l'équipement doit être entretenu, sont aussi des variables importantes influant sur les ressources.

B. Systèmes et services de gestion du trafic maritime

Objectif

Veiller à l'exploitation et à l'entretien efficaces des installations de gestion du trafic maritime, d'un réseau de stations radio côtières et d'autres réseaux de communications et d'information afin de faciliter le mouvement sûr et rapide des navires dans les eaux canadiennes et les eaux adjacentes.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité des systèmes et des services de gestion du trafic maritime représentent environ 7 % des dépenses du Programme du transport maritime et 14 % des années-personnes.

Tableau 9 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	\$ A-P	Prévisions 1983-1984	Différence	
			\$ A-P	\$ A-P
Services de trafic maritime	27 576	503	26 241	512
Services de communications	28 899	486	26 275	468
Fonctionnement	56 475	989	52 516	980
Capital	12 412	2	14 800	-
Dépenses totales	68 887	991	67 316	980
Recettes à valoir sur le crédit	(415)		(390)	(25)
Besoins nets en ressources	68 472	991	66 926	980

Les recettes proviennent des services assurés pour le compte d'autres organismes gouvernementaux. Le coût du service radio de messages offert au secteur privé est également recouvré. Ces recettes (dont le budget est de 1,8 million de dollars en 1984-1985) sont portées au crédit du Fonds du revenu consolidé et ne peuvent servir aux fins de l'activité.

Description

Les systèmes et les services de gestion du trafic maritime sont offerts de deux façons.

Services de trafic maritime: Ces services surveillent la circulation des navires afin d'assurer la sécurité des mouvements dans les secteurs critiques. Ils sont assurés depuis 11 centres de trafic et d'information maritimes au Canada (tableau 54, page 3-64), 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Tableau 8: Etat récapitulatif des projets d'immobilisations du Budget des dépenses de 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses				Dépenses prévues	
Coût				jusqu'au 31 mars 1984	
total				prévues en des années futures	
estimatif				1984-1985	
Aides classiques	18 879	5 438	11 520	1 921	-
Grands projets	13 224	-	13 224	-	-
Divers projets de moins de 250 000 \$	32 103	5 438	24 744	1 921	-
Aides radio	3 282	858	1 579	845	-
Sondage et dragage	23 284	18 712	4 256	316	-
Remplacement des navires	6 brise-glaces légers	382 503	28 871	225 293	128 339
	- gros ballseurs (classe 1100)				
	2 brise-glaces légers	92 450	20 284	48 035	24 131
	- ballseurs moyens (classe 1050)				
	2 petits ballseurs (classe 800)	5 264	1 871	3 393	-
	Diverses petites embarcations	7 779	1 788	2 747	3 244
	Radoub pour prolongement de vie utile	31 443	5 143	25 019	1 281
	(3 navires)				
	Divers projets de moins de 250 000 \$	1 401	-	1 401	-
	520 840	57 957	305 888	156 995	-
	579 509	82 965	336 467*	160 077	-

*Avant la péremption prévue de 5,2 millions de dollars.

Depenses en capital: Le programme d'immobilisations de 1984-1985 qui est prévu pour l'activité des aides à la navigation (tableau 8) a considérablement été élargi à la suite de la mise en oeuvre du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement.

La construction des 10 navires sera terminée d'ici à 1987-1988. Ces navires rempliront des bâtiments plus âgés qui atteindront bientôt la fin de leur durée de vie utile. Les nouveaux navires seront pourvus des plus récents perfectionnements technologiques dans le domaine maritime et permettront de répondre efficacement à diverses demandes, notamment à celles de l'activité des aides à la navigation.

Canal Canso: En moyenne, le canal est ouvert 280 à 295 jours par année, permettant le passage de quelque 2 600 navires.

L'augmentation des coûts en 1983-1984 est attribuable au transfert des responsabilités en matière de dragage du ministère des Travaux publics à la Garde côtière.

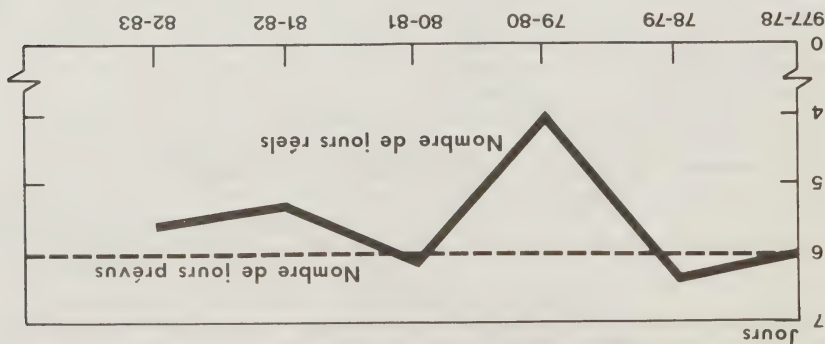
Budget des dépenses	Prévues	Réelles	Sondage de la profondeur d'eau		Dragage effectué par PPC		Contrats de dragage adjugés		Besoins totaux en ressources	
			1984-1985	1983-1984	1982-1983	1983-1984	1982-1983	1983-1984	1982-1983	1983-1984
			4 721	4 394	3 641	-	5 117	16 852	17 802	8 758
			7 034	6 699	-			5 759	6 047	

Tableau 7: Données sur les ressources - Sondage et dragage (en milliers de dollars)

Sondage et dragage: Le tableau 7 résume le programme de sondage et de dragage prévu pour 1984-1985.

Le principal indice de rendement de ces aides est leur bon fonctionnement au regard de leurs caractéristiques d'exploitation. La mesure du rendement utilisée est le pourcentage de temps de fonctionnement des aides. Le niveau cible de disponibilité du loran C est établi à 99,7 %. Jusqu'ici, ce niveau a toujours été atteint.

Tableau 5: Nombre moyen de jours réels et de jours prévus pendant lesquels une aide classique ne peut être utilisée



Le tableau 6 résume les besoins en ressources nécessaires pour atteindre les résultats escomptés au cours de la période triennale se terminant en 1984-1985 ainsi que les facteurs variables connexes influant sur ces besoins.

Tableau 6: Données sur le rendement et les ressources - Aides classiques

Budget	Prévues	Réelles
1984-1985	1983-1984	1982-1983
<div> <div> Dépenses de fonctionnement (en milliers de dollars) </div> <div> Soutien des navires </div> <div> Soutien des aéronefs </div> <div> Autres </div> </div>	<div> <div>67 222</div> <div>62 993</div> <div>7 491</div> <div>60 185</div> </div>	<div> <div>53 969</div> <div>7 355</div> <div>45 704</div> <div>107 028</div> </div>
<div> <div>Variables importantes influant sur les besoins</div> <div> <div> <div>Nombre d'aides en place</div> <div>Nombre de vérifications effectuées</div> <div>Importance du soutien de la flotte</div> <div>Heures-navire consacrées</div> <div>Heures-aéronef consacrées</div> </div> </div> </div>	<div> <div>16 300</div> <div>39 300</div> <div>179 400</div> <div>80 400</div> </div>	<div> <div>16 300</div> <div>39 300</div> <div>179 400</div> <div>80 400</div> </div>

Aides radio: Le système radio de localisation regroupe près de 200 aides électroniques, notamment des radiobalises et des balises radar ainsi qu'un système électronique de navigation longue portée Loran C.

La mise en place du système Loran C sur la côte est sera terminée le 31 décembre 1983. Ce système permettra d'économiser 13 années-personnes en 1984-1985 et 19 années-personnes au cours des années qui suivront.

Description

Cette activité vise à favoriser la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime par les moyens mentionnés ci-après.

Aides classiques: Il s'agit d'un réseau d'aides fixes et flottantes telles que des bouées, des phares, des feux d'alligement marquant les chenaux et l'entrée des ports ainsi que les obstacles à la navigation et les emplacements à terre facilement repérables. Les principales tâches liées à cette activité sont la détermination des aides maritimes nécessaires: la mise au point, l'installation, l'exploitation et l'entretien de ces aides et le rassemblement ainsi que la diffusion d'avis à la navigation par les centres d'information et les stations radio de la garde côtière aux fins d'informer les utilisateurs de tout déplacement ou de toute déféctuosité des aides. La mise en place, l'exploitation et l'entretien des aides est tributaire, dans une large mesure, des navires et des aéronefs de la flotte de la Garde côtière.

Aides radio: Ce service porte sur la conception, l'entretien et l'exploitation quotidienne de systèmes radio de localisation des navires en mer.

Sonage et dragage: Ces tâches comprennent la mesure de la profondeur de l'eau et le dragage, au besoin, afin que les chenaux de navigation soient de la profondeur et de la largeur désirées.

Canal Canso: Ce canal est exploité et entretenu aux fins d'offrir un raccourci aux navires naviguant entre le golfe Saint-Laurent et la côte est de l'Atlantique.

Données sur le rendement et justification des ressources

Aides classiques: Le réseau d'aides classiques comprend, en moyenne, 8 865 aides flottantes (bouées) et 7 431 aides à terre, dont 272 phares principaux entretenus par le personnel de la Garde côtière, et environ 3 000 aides entretenues par voie de contrats privés. L'emplacement des aides est indiqué sur les cartes de navigation tandis que les caractéristiques et les coordonnées des aides lumineuses apparaissent dans la "Liste des feux"; ces documents sont utilisés par les navires qui circulent en eaux canadiennes. Des règlements internationaux et les pratiques gouvernement leurs caractéristiques, leur couleur et leur installation. La Garde côtière assure ces services d'exploitation par le biais d'une organisation décentralisée relevant de cinq administrations régionales. Les régions exploitent 10 bases principales et 5 bases secondaires dans le cadre du programme des aides (voir tableau 53, page 3-64).

Le principal indice de rendement est la période pendant laquelle les aides fonctionnent normalement. Plus précisément, la principale mesure de rendement est la période pendant laquelle une aide classique ne peut être utilisée pour la navigation. Le tableau 5 indique les résultats moyens, réels et prévus de toutes les aides classiques à cet égard depuis 1978-1979.

A. Aides à la navigation

Objectif

Mettre au point, entretenir et assurer un service efficace d'aides à la navigation, notamment au moyen d'aides classiques, d'aides radio, de chenaux et de canaux destinés à faciliter la navigation sûre et efficace en eaux canadiennes.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses et le personnel de l'activité "Aides à la navigation" représentent environ 52 % de l'ensemble des dépenses du Programme du transport maritime de 1984-1985 et 40 % du nombre total d'années-personnes.

Tableau 4 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985		1983-1984		Différence
	\$	A-P	\$	A-P	

Aides classiques	134 898	2 359	128 512	2 362	6 386 (3)
Aides radio	9 204	156	9 361	171	(157) (15)
Sondages et dragages	17 802	145	16 852	140	950 5
Canal Canso	1 234	24	1 194	24	40 -

Fonctionnement*	163 138	2 684	155 919	2 697	7 219 (13)
Capital	356 467	59	92 696	11	243 771 48
Perturbation prévue	(5 234)	-	-	-	(5 234) -

Dépenses totales	494 371	2 743	248 615	2 708	245 756 35
Recettes à valoir sur le crédit	(1 614)	-	(1 508)	-	(106) -

Besoins nets en ressources	492 757	2 743	247 107	2 708	245 650 35
----------------------------	---------	-------	---------	-------	------------

* Inclut les dépenses en subventions et contributions au montant de 57 000 dollars (212 000 dollars pour 1983-1984).

L'augmentation d'environ 246 millions de dollars est attribuable au capital supplémentaire nécessaire au programme de remplacement de la flotte (voir page 3-54) et à l'inflation.

Les recettes proviennent du recouvrement des coûts des services offerts aux autres organismes gouvernementaux. Le coût de services d'hélicoptère assurés pour le compte du ministère des Pêches et Océans s'élève à 1,2 million de dollars.

**Tableau 3: Programme des projets spéciaux de relance
(en millions de dollars)**

Activité	Description	Budget des dépenses 1984-1985
Programme du Ministère	Remplacemement de 10 navires	276,7
	Radoub pour prolongemement de vie utile (3 navires)	25,0
	Remplacemement de petites embarcations	2,7
	Dégazage	20,6
Aides à la navigation	Total pour la flotte de la Garde côtière	325,0
	Digue-Assumption Centennial Park	0,5
	Travaux de protection au pont Halifax-Dartmouth	2,5
	Nouvelles installations terminales Prolongemement et amélioration des quais	8,7
	Construction du Complexe East Port par la Commission du port de Hamilton	18,7
Havres et quais publics		2,1
Total pour le Programme du Ministère		357,5
Paiements aux sociétés de la Couronne		
Canaux Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	Remise en état du canal Welland	3,0
	Ports principaux	
	Société canadienne des ports	
	Développement du port de Sept-Îles Développement du port de Chicoutimi	12,8
Total des paiements aux sociétés de la Couronne		32,3
Total du Programme		389,8

Pour plus de détails sur ces projets, consulter la liste des
projets d'immobilisations, page 3-54, tableau 46.

3. Efficacité du Programme

Les différentes situations opérationnelles des composantes du secteur
maritime empêchent de mettre au point un indicateur général unique.
Les mesures de rendement établies pour la plupart des activités sont
présentées dans la section d'analyse des activités.

surcapacité. De ce fait, la concurrence accrue pourrait se traduire par une diminution substantielle de la flotte présentement immatriculée de 7 261 bâtiments de pêche. Puisque la flotte de bateaux de pêche n'augmentera vraisemblablement pas, le trafic maritime ainsi généré n'aura aucune incidence marquée sur la demande de services de la Garde côtière notamment ceux de la recherche et du sauvetage, tant à court qu'à moyen terme.

La navigation de plaisance et la pêche récréative influent également sur la demande de services maritimes, principalement en ce qui a trait aux communications, à la recherche et au sauvetage et à la réglementation de ces activités. En 1982, on comptait environ 1,7 million d'embarcations de plaisance au Canada. L'augmentation du nombre de plaisanciers observée au cours des dernières années (6,9 % de croissance annuelle de 1974 à 1982) devrait se poursuivre à un rythme plus lent cependant en raison d'une assez faible augmentation du revenu disponible des particuliers. Le nombre d'incidents mettant en cause des embarcations de plaisance pourrait augmenter au même rythme que la navigation de plaisance elle-même. Toutefois, les facteurs énoncés ci-après pourraient influer à la baisse sur l'augmentation prévue du nombre d'incidents: la mise en oeuvre du Règlement sur les petits bâtiments et la poursuite plus active du Programme de sécurité visant les navigateurs de plaisance.

2. Initiatives

Etablissement de sociétés de ports locaux: La Société canadienne des ports a été instituée le 24 février 1983. Le principal objectif de la nouvelle législation est d'offrir aux ports locaux un degré élevé d'autonomie en leur donnant le statut de société de port locale.

Le nouveau conseil de la Société canadienne des ports recommande au Ministre les ports qu'il juge admissibles au statut de société de port locale en se fondant sur des critères d'importance nationale et régionale, l'intérêt des municipalités visées au regard de la gestion de leur port respectif et les possibilités d'autonomie financière. Les ports de Vancouver et de Montréal sont devenus des sociétés de port locales en 1983. D'autres sociétés de port locales seront proclamées en 1984. Cette tâche demeure l'une des priorités de la Société canadienne des ports.

Programme des projets spéciaux de relance (PPSR): Compte tenu de la nouvelle initiative du gouvernement en matière d'économie (PPSR), le Programme de l'Administration maritime a obtenu un budget supplémentaire de 34 millions de dollars en 1983-1984 aux fins d'accélérer certains projets d'immobilisations. Pour l'exercice financier 1984-1985, le Programme dispose d'un budget d'environ 390 millions de dollars qui seront affectés à ces projets spéciaux. Le tableau 3 résume l'engagement prévu des dépenses.

D. Perspectives de planification

1. Contexte

En 1982, 306 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par eau; ce chiffre devrait passer à 430 millions de tonnes d'ici à 1990. La croissance du trafic maritime variera cependant d'une région à une autre. La demande visant les pays jalonnant le cercle de feu du Pacifique continue de se raffermir en ce qui a trait au grain, à la potasse et au charbon. La croissance du trafic dans les ports de l'Ouest sera forte dans l'ensemble, augmentant de 4 % par année au cours de la période de 1981 à 1990; toutefois, aucune amélioration ou ajout d'installation portuaire ne sera nécessaire, à toutes fins utiles, en comparaison des travaux terminés cette année ou en voie de l'être. Le trafic dans la région Atlantique connaîtra une croissance moyenne de 2,6 % par année au cours de la période de 1981 à 1990 et ce, principalement en raison des activités d'exploration des gisements de pétrole et de gaz et des activités de construction connexes au champ pétrolier Hibernia et aux champs gazeux du plateau continental de la Nouvelle-Écosse.

Le trafic de la voie maritime devrait progressivement regagner du terrain, au fur et à mesure que le climat économique d'ensemble s'améliorera. En raison de la sévère récession que l'on a connue, laquelle fut à l'origine de la mise au rancart d'approximativement 20 % de la flotte canadienne de navires des grands lacs durant la saison de navigation de 1983, il est peu probable que la voie maritime n'atteigne son seul critique dans un avenir prévisible, contrairement à ce qui avait été envisagé, compte tenu des changements que l'Administration prévoit apporter au chapitre de l'exploitation et des améliorations mineures des installations aux fins d'accroître la capacité du réseau.

Dans l'Arctique canadien, plusieurs projets se poursuivent relativement à la mise en valeur et au transport du pétrole et du gaz, particulièrement dans la mer de Beaufort. Rien qu'il soit difficile de prédire à quel moment la production débutera réellement, les activités d'exploitation influent déjà sur la demande de services maritimes tels que les communications, les mesures de prévention de la pollution, les installations portuaires et la recherche et le sauvetage. Toutefois, aucune contrainte de capacité n'est envisagée relativement aux services à donner à ces navires.

En ce qui a trait à la pêche commerciale, il a été établi qu'environ 41 750 bateaux de pêche étaient immatriculés au Canada en 1981 et que ce nombre, 68 % étaient exploités dans les provinces de l'Atlantique. Le nombre total de bateaux de pêche immatriculés devrait demeurer au niveau actuel sur la côte atlantique, soit 28 500 bâtiments, en raison des augmentations de productivité et de la rationalisation de la flotte de pêche. Sur la côte ouest, il devient toutefois de plus en plus évident que la flotte de pêche commerciale fait face à une

Tableau 2: Répartition des ressources par activité/et par organisation (en milliers de dollars)

RESSOURCES DES ACTIVITES											
FOUNTAINES GRACE A L'AFFECTION DE CREDITS											
Programmes du Ministère											
Aides à la navigation	492 757										
Systèmes et services de gestion du trafic	68 472										
Décharges, Arctique et autres services maritimes	121 437	4 622	3 303								
Recherche et sauvetage en mer	54 953										
Réglements	37 997										
Quais publics et havres	69 233			2 130							
Direction et administration	42 916	4 602									
Sociétés de la couronne											
Ports principaux				36 409							
Ponts											
Canaux											
Services de pilotage											
Total crédits	69 233	818 432	9 224	3 303	2 130	36 409	492	3 000	4 387	946 610	
Budget des Sociétés de la couronne (en milliers de dollars)											
Revenu	5 491	8 794	194 339	61 667	60 475	246 186					
Dépenses											
Profit (Perte)	(3 303)	51 847	(1 192)	(16 357)	4 474	918					
Dépenses en capital	-										
Exclut le budget de la filiale (Corporation du pont International de la Voie Maritime)											

1 Société mandataire de la Couronne - mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et responsable de la conduite d'opérations de commerce ou de services sur une base quasi commerciale.

2 Société de propriétaires de la Couronne - responsable de la conduite d'opérations commerciales et industrielles visant entre autres la prestation de services au public; une société propriétaire de la Couronne est tenue de conduire ses opérations sans crédits budgétaires.

3 Filiales de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

commissaires du havre de Hamilton, la Loi sur les ports et jetées de l'Etat, la Loi sur le transport des marchandises par eau et la Loi sur la discipline à bord des bâtiments de l'Etat.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme est "de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport maritime sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments".

En outre, le Programme prévoit un certain nombre de sous-objets traitant de certaines questions telles que l'accessibilité, le traitement équitable des usagers, la productivité et le recouvrement des coûts.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme du transport maritime comprend 11 activités dont 4 visent le financement des opérations des sociétés de la Couronne. La colonne de gauche du tableau 2 illustre cette structure.

Organisation: La responsabilité du Programme incombe à l'Administration canadienne du transport maritime (ACTM). En essence, l'ACTM agit comme organisme unique de coordination de l'administration et de la gestion des activités du gouvernement fédéral se rapportant aux voies navigables et aux terminaux maritimes. L'Administrateur maritime dirige la formulation et la mise en oeuvre des politiques et des programmes. En outre, il est responsable de la gestion de toutes les activités d'exploitation, de développement et de réglementation du Ministère, menées à l'appui du transport maritime et du développement des ports et du commerce par eau au Canada. Les diverses composantes d'exploitation de l'ACTM (tableau 2) jouissent d'un degré élevé d'autonomie dans l'exécution de leurs activités, mais sont néanmoins assujetties à un contrôle central exercé par l'Administrateur en matière:

- d'établissement de politiques;
- d'affectation importante des ressources et de décision d'investissement;
- de décisions d'exploitation influant sur plus d'une composante;
- de processus de planification, d'établissement de programmes, de budgétisation et de finances;
- de systèmes d'information de la haute direction;
- de revues opérationnelles et de mesures du rendement.

L'organigramme diffère de la structure des activités du Programme. Le tableau 2 illustre les relations et indique les fonds qui sont fournis aux diverses composantes par le biais des crédits budgétaires.

C. Données de base

1. Introduction

Le gouvernement fédéral doit s'acquitter de vastes responsabilités visant le réseau de transport maritime du Canada. Le Programme du transport maritime est engagé notamment au regard:

- de la réglementation du transport maritime en matière de sécurité;
- de la prestation de services de navigation (par exemple, la gestion du trafic maritime, les services d'aides à la navigation telles que les phares, les aides radio et les bouées, et les services de pilotage);
- la mise en place de ressources de recherche et de sauvetage;
- la prévention de la pollution par les navires;
- le développement et l'entretien des voies navigables (par exemple le déglacage, l'escorte de navires dans les eaux recouvertes de glace et l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent);
- la mise au point, l'exploitation et l'entretien d'un réseau portuaire national composé de 13 ports, de 9 commissions de port et de 366 quais et havres publics.

Les sociétés de la Couronne assurent généralement ces services lorsque tous les coûts, sinon une partie importante de ces derniers, peuvent être recouverts des usagers. Présentement, des sociétés de la Couronne assurent les services de pilotage et exploitent la Voie maritime du Saint-Laurent (ainsi que plusieurs ponts traversant le fleuve Saint-Laurent), et exploitent les 13 ports.

Le Programme du transport maritime vise tous les autres services de transport maritime (composantes du Programme du Ministère - Tableau 1); le Programme est également l'outil qu'utilise le gouvernement pour financer certains investissements des sociétés de la Couronne dans les biens immobiliers, et pour compenser les pertes d'exploitation, (sociétés de la Couronne - Tableau 1) au besoin. Le Programme vise également certains services de transport de marchandises, principalement dans l'Arctique.

2. Mandat statutaire

Il y a 13 principales lois énonçant les responsabilités du gouvernement fédéral à l'égard des activités visant les voies navigables et les terminaux maritimes qui sont reliées aux activités du Programme, soit: la Loi nationale sur les transports, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la Société canadienne des ports, la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Loi sur le pilotage, la Loi sur les commissions de ports, la Loi sur les commissaires du havre de Toronto, la Loi sur les

L'augmentation nette de 293,2 millions de dollars (45 %) est attribuée aux principaux articles suivants:

- des dépenses en capital plus élevées attribuables principalement à l'accélération des travaux de construction de 11 navires de remplacement par le biais du Programme des projets spéciaux de relance (PPSR); 255,0 millions de dollars
- ressources additionnelles visant la remise en état de navires et le dragage; l'armement en hommes des navires de la Garde côtière et diverses augmentations de la charge de travail; 12,5 millions de dollars
- provision de 5 % pour les augmentations salariales et les avantages sociaux des employés ainsi que pour d'autres biens et services; 16,5 millions de dollars
- établissement d'un fonds pour éventualités en cas d'incidents importants de pollution par les navires; 3 millions de dollars
- paiement à la Société des transports du Nord Limitée pour des services de transport maritime assurés dans le cadre du ravitaillement du district de Kewatin (ce paiement était dans le passé inscrit au Programme de l'Administration des transports de surface); 1,2 million de dollars
- réduction d'années-personnes et dollars connexes grâce à l'automatisation des feux de signalisation et l'amélioration du système d'aides à la navigation à longue portée (Loran 'C'); 1,4 million de dollars
- réduction des paiements à la Commission du port de Windsor (projet de la West End Marina complète) et à la Commission du port de Hamilton (projet en cours pour la construction du Complexe East Port); 1,2 million de dollars
- augmentation des versements aux sociétés de la Couronne, notamment pour ce qui est du développement des ports de Sept-Îles et de Chicoutimi par le biais du PPSR. 7,6 millions de dollars

- Favoriser l'avancement des travaux de construction aux installations portuaires de Pointe-Noire, au port de Sept-Îles et à Grande-Anse en vue du déménagement des opérations du port de Chicoutimi. Ces projets sont financés par le biais du PPSR (voir page 3-13).

B. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat récapitulatif des besoins financiers nets par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Différence à la page Détails		
			Budgétaire	Non-budgétaire
Programme du Ministère	492 757	247 107	245 650	3-15
Aides à la navigation				
Systèmes et services de gestion du				
trafic maritime	68 472	66 926	1 546	3-20
Déglaçage, Arctique et autres				
services maritimes	129 362	108 303	21 059	3-23
Recherche et sauvetage en mer	54 953	60 469	(5 516)	3-27
Réglements	37 997	32 219	5 778	3-30
Quais publics et havres	71 363	60 206	11 157	3-34
Direction et administration	47 418	41 511	5 907	3-36
Sociétés de la Couronne	32 219	24 102	8 117	3-38
Ports principaux	4 387	3 396	991	3-42
Ponts				
Canaux	3 000	3 000	-	3-44
Services de pilotage	492	1 248	(756)	3-47
	40 098	31 746	8 352	
	942 420	648 487	293 933	
Sociétés de la Couronne	4 190	4 909	(719)	3-38
Ports principaux				
	946 610	653 396	293 214	
Programme du Ministère	6 905	6 728	177	3-52
Années-personnes autorisées				

Section I

Aperçu du Programme

A. Points saillants

Le Programme du transport maritime a établi les objectifs suivants pour l'exercice financier 1984-1985:

Programme du Ministère

- Accélérer le programme de remplacement et d'expansion de la flotte grâce au financement obtenu par le biais du Programme des projets spéciaux de relance du gouvernement (PPSR) (voir page 3-13).

- Accélérer la construction des nouvelles installations terminales et l'amélioration aux infrastructures portuaires existantes par le biais du PPSR (voir page 3-13).

- Collaborer avec le Service auxiliaire canadien de sauvetage en mer (SACSM) afin d'en consolider l'organisation et, d'accroître la portée du Programme de sécurité de la navigation de plaisance en vue de réduire le nombre d'incidents mettant en cause des petites embarcations.

- Établir un programme de formation et de perfectionnement à l'intention des membres d'équipage des navires, concevoir un nouveau programme de formation national à l'intention des officiers de navire et élaborer un programme de formation national pour le compte des régulateurs du trafic maritime afin de s'assurer de niveaux élevés de compétence et de sécurité maritime.

- Terminer la construction du Centre de formation en matière de fonctions d'urgence en mer (FUM) à Terre-Neuve, lequel sera exploité par le gouvernement provincial et offrira des cours de formation en matière de sauvetage, de lutte contre les incendies et de survie (voir page 3-33).

- Intensifier les préparatifs du gouvernement fédéral au regard du soutien du transport maritime dans l'Arctique en demandant aux chantiers navals canadiens de préparer des propositions et des prévisions de coûts visant la construction d'un brise-glace polaire qui sera utilisé par la Garde côtière.

- Mener une étude indépendante aux fins d'évaluer l'efficacité et l'impartialité des enquêtes sur les accidents maritimes et de déterminer la meilleure façon d'améliorer le processus actuel (voir page 3-33).

Total du Programme		Total du Programme	
946 610 000	681 365 001	946 610 000	681 365 001
4 190 000	4 909 000	4 190 000	4 909 000
<p>Crédit L60-Prêts à la Société canadienne des ports, en vertu de l'article 25 de la Loi sur la Société canadienne des ports, afin de couvrir les dépenses en capital applicables à l'année civile 1984</p>			
942 420 000	676 456 001	942 420 000	676 456 001
<p>Non-budgétaire</p>			
27 862 000	26 653 000	27 862 000	26 653 000
<p>Crédit non reçus en 1984-1985</p>			
106 000	106 000	106 000	106 000
<p>Crédit 55-Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides pour les services de pilotage relatifs à la Rencontre des grands voiliers à Québec, 1534-1984</p>			
1 200 000	1 160 000	1 200 000	1 160 000
<p>Crédit 50-Paiement à la Société des transports du district de Keewatin</p>			
2 130 000	2 750 000	2 130 000	2 750 000
<p>Crédit 45-Paiement à la Commission du port de Hamilton pour aider à payer les coûts de la construction du complexe East Port, Hamilton (Ontario)</p>			
3 000 000	3 000 000	3 000 000	3 000 000
<p>Crédit 40-Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le coût de la réfection du canal Welland (Ontario)</p>			
32 219 000	31 706 000	32 219 000	31 706 000
<p>Crédit 35-Paiement à la Société canadienne des ports et de Québec</p>			
<p>(a) les améliorations apportées à l'élevateur à grain du port de Hallifax (Nouvelle-Écosse);</p>			
<p>(b) le développement de nouvelles installations à Pointe Noire, au port de Sept-Îles (Québec);</p>			
<p>(c) le développement de nouvelles installations à Grande Anse, au port de Chicoutimi (Québec);</p>			
<p>(d) la construction d'une infrastructure pour les installations de manutention du charbon dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique); et</p>			
<p>(e) des frais supplémentaires pour l'exécution du projet "Québec 1534-1984" aux ports de Hallifax</p>			

Extrats de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation budgétaire

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 946 610 000 \$ pour administrer le Programme du transport maritime au cours de l'exercice financier 1984-1985. Ce montant comprend 4 190 000 \$ en dépenses non budgétaires qui représentent les avances versées à la Société canadienne des ports pour répondre à ses besoins de capital et 27 862 000 \$, en vertu de l'autorisation statutaire existante, pourront être versés aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		
	1984-1985	1983-1984
	\$	\$
Différence		

Credit 10--Transport maritime--Dépenses de fonction-nement, subventions inscrites au Budget, contribu-tions, paiement des dépenses réservées faites à l'égard de marins canadiens en détresse aux termes de l'article 306 de la Loi sur la marine marchande du Canada, autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport, d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouverne-ments, et autorisation de dépenser les recettes de l'année

Credit 15--Transport maritime--Dépenses en capital, y compris les paiements aux provinces ou aux munici-palités à titre de contributions à l'égard des tra-vaux de construction exécutés par ces organismes

Credit 20--Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, à la demande du Ministre, à affecter au paiement de l'excédent des dépenses sur les recettes de l'Administration pour l'année civile

Credit 25--Paiement à la Compagnie de navigation Canartic Limitée à affecter par celle-ci au paie-ment de l'excédent des dépenses sur les recettes de la Compagnie pour l'année civile 1984

Credit 30--Paiement à la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporée à affecter au paie-ment de l'excédent des dépenses sur les recettes de la société (à l'exception de l'amortissement des immobilisations et des réserves) relativement à l'exploitation des ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 3-4

Section I

Aperçu du Programme

A.	Points saillants	3-6
B.	État financier récapitulatif par activité	3-7
C.	Données de base	3-9
	1. Introduction	3-9
	2. Mandat statutaire	3-9
	3. Objectifs du Programme	3-10
	4. Plan d'exécution du Programme	3-10
D.	Perspective de planification	3-12
	1. Contexte	3-12
	2. Initiatives	3-13
	3. Efficacité du Programme	3-14

Section II

Analyse par activité

A.	Aides à la navigation	3-15
B.	Systèmes et services de gestion du trafic maritime	3-20
C.	Déglaçage, Arctique et autres services maritimes	3-23
D.	Recherche et sauvetage en mer	3-27
E.	Réglements	3-30
F.	Quais publics et havres	3-34
G.	Direction et administration	3-36
H.	Ports principaux	3-38
I.	Ponts	3-42
J.	Canaux	3-44
K.	Services de pilotage	3-47

Section III

Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article	3-51
	1. Dépenses par article	3-51
	2. Dépenses en personnel	3-52
	3. Dépenses en capital	3-54
	4. Subventions et contributions	3-58
B.	Analyse des coûts	3-59
C.	Analyse des recettes	3-60
D.	Prêts	3-61
E.	Flotte de la Garde côtière canadienne	3-62
F.	Emplacement des bases, ports principaux et installations	3-64

Plan de dépenses
Programme du transport maritime

1984-1985

Tableau 19: État des modifications apportées aux sommes employées pour le fonds renouvelable des magasins
(en milliers de dollars)

Solde de clôture voir BCF	Recettes	Dépenses	Solde d'ouverture	Exercice financier
27 400	13 000	15 000	25 400	1980-1981
29 300	13 500	15 400	27 400	1981-1982
32 000	14 900	17 600	29 300	1982-1983
35 100	16 300	19 400	32 000	1983-1984
35 700	16 300	16 900	35 100	1984-1985

B. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses de 1984-1985 du Programme de l'administration centrale englobe seulement les dépenses que l'on prévoit imputer sur les crédits votés ou statutaires du Ministère, excluant les paiements au fonds renouvelable des magasins. En établissant les coûts réels de fonctionnement du Programme de l'administration centrale, on doit tenir compte de certains autres postes de dépenses et des recettes.

Tableau 18: Coût net du Programme par activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Total des coûts nets	Coût Soustraire	recettes	Coût total	Ajouter autres coûts	Dépenses de 1984-1985					
						Direction et	Planification, recherche	et développement	Administration et	services communs
1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984	1985-1984
11 824	12 758	-	12 758	-	12 758	12 758	24 836	-	24 836	27 017
66 270	58 210	3 090	61 300	8 510	52 790	52 790	43 781	-	43 781	31 069
136 180	136 848	5 827	142 675	8 510	134 165	134 165	8 510	142 675	5 827	136 180

Les rajustements apportés aux dépenses de fonctionnement estimatives pour obtenir le coût global net comprennent: le coût des locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics, le coût des autres services fournis gratuitement par d'autres ministères ainsi que toutes les recettes produites par le Programme.

3. Dépenses en capital

Tableau 16: Grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Travaux, par activités	Coût estimatif total définitif	Dépenses totales	Budget des dépenses	Prévisions courantes jusqu'au 31 mars 1984	dépenses annuées à futures
		des dépenses	des dépenses	des dépenses	des dépenses

ADMINISTRATION ET

SERVICES COMMUNS

Installations de traitement

électronique des données

FORMATION EN TRANSPORTS

Équipement électronique pour

la formation maritime

Collège de la Garde

côtière canadienne

abri pour bateaux

Atelier, Sydney (N.-É.)

Agrandissement du Collège,

Sydney (N.-É.)

17 480	17 480	890	5 689	10 901
--------	--------	-----	-------	--------

5 760	9 894	3 431	6 145	318
-------	-------	-------	-------	-----

6 860	6 182	2 232	2 535	1 415
-------	-------	-------	-------	-------

10 559	12 752	10 259	2 493	-
--------	--------	--------	-------	---

4. Subventions et contributions

Les dépenses des années précédentes pour les subventions et contributions étaient également faites sous l'activité de planification, recherche et développement.

Tableau 17: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

Projet	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Comité de la semaine nationale des Transports	20	20	20
Autres, non reçus	-	1 176	1 296
20	1 316		

Tableaux 15 (suite): Années-personnes autorisées et provision pour le traitement afférent

Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985	Echelle de traitement actuelle	Années-personnes autorisées			
		84-85	83-84	82-83	
Soutien administratif					
		365	371	401	12 316 - 30 231
					19 291
		63	52	55	12 716 - 35 362
		5	8	4	12 062 - 24 068
		146	147	160	12 034 - 30 425
					19 480
Exploitation					
		28	26	28	14 067 - 38 735
		30	31	29	12 627 - 38 088
		2	2	2	17 940 - 28 560
		11	12	7	
					24 108

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisés par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Tableau 15: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement afférent

Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985	Années-personnes autorisées		Echelle de traitement actuelle	1984-1985
	84-85	83-84 82-83		
Gestion	66	58	28	47 960 - 93 040 55 975
Scientifique et professionnelle				
Chimie	3			14 975 -65 770 45 636
Economique, sociologie et				
statistique	38	40	43	14 570 - 62 880 43 910
Enseignement	30	30	31	13 609 - 65 770 39 738
Géologie et arpentage	35	39	22	22 196 - 73 560 46 830
Bibliothéconomie	9	10	10	19 782 - 48 298 33 332
Autres	-	-	2	-
Psychologie	1			23 136 - 53 881 32 282
Administration et service extérieur	285	277	240	13 250 - 55 226 33 524
Services administratifs				13 250 - 55 226 33 524
Gestion des systèmes d'ordinateurs	101	76	79	17 872 - 58 508 32 330
Gestion des finances	54	55	80	13 193 - 55 220 35 466
Services d'information	48	47	42	12 932 - 55 220 36 945
Organisation et méthodes	30	31	32	13 520 - 55 220 35 660
Gestion du personnel	94	99	103	13 330 - 60 830 32 918
Administration des programmes	47	36	36	13 250 - 55 226 36 267
Achats et approvisionnement	29	30	34	12 158 - 55 220 34 716
Autres	-	4	1	-
Technique				
Contrôle de la circulation aérienne	46	55	45	14 072 - 59 476 47 343
Dessin et illustrations	18	18	19	15 557 - 40 310 25 635
Electronique	75	77	74	15 828 - 49 476 35 166
Techniciens divers	12	13	12	12 033 - 53 030 32 627
Radioélectrophile	16	23	18	14 411 - 43 863 29 898
Officiers de navires	37	33	34	19 510 - 49 078 40 318
Soutien des sciences sociales	23	18	16	12 033 - 55 013 27 740
Soutien technologique et scientifique	13	6	6	13 372 - 48 444 29 190
Inspection technique	-	10		12 033 - 54 944 -
Soutien de l'enseignement	3			10 719 - 28 517 23 340
Autres	-	3	5	-

(Renseignements supplémentaires) 2-29

Direction et coordination	183	202	173
Planification, recherche et développement	131	132	131
Administration et services communs	1 035	1 039	1 012
Formation en transports	410	440	429
	1 759	1 813	1 745
	Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Réels 1982-1983

Tableau 14: Besoins en années-personnes par activité

2. Dépenses en personnel

Dépenses réelles en 1982-1983	61 061	38 859	99 920	17,5	(1,5)
Prévisions de 1983-1984	66 661	50 711	117 372		
Budget des dépenses 1984-1985	68 692	46 870	115 562		
Dépenses en personnel	Autres coûts	Total des dépenses de fonctionnement en %	Différence		
Dollars courants					

Tableau 13: Frais de fonctionnement en dollars courants pour les exercices 1982-83 à 1984-85 (en milliers de dollars)

Pour l'exercice de 1984-85, il est prévu que les dépenses brutes de fonctionnement se chiffreront à environ 1,5 % de moins que les prévisions de 1983-84. Ces dépenses représentent 90 % du total du budget principal du Programme de l'administration centrale.

Subventions, contributions et autres paiements de transfert	20	1 196	1,316
Dépenses totales	134 165	134 110	108,491
Recettes	5 827	5 728	7,047
	128 338	128 382	101,444

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Les dépenses du Programme de l'administration centrale sont exposées par article au tableau 12. Ces chiffres ne comprennent pas les dépenses nettes de 0,6 millions de dollars à même le fonds renouvelable des magasins.

Tableau 12: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Personnel		
	Traitements et salaires	Contributions aux régimes	d'avantages sociaux des employés
Biens et services	60 794	7 898	7 501
Transports et communications	6 180	6 100	4 669
Information	1 458	1 178	858
Marchés en matière de recherche et de développement	15 778	17 337	14 424
Marchés en matière de formation	5 185	4 773	3 989
Autres services professionnels	8 929	10 717	6 892
Location et spéciaux	1 545	2 851	1 962
Achat de services de réparation et d'entretien	1 821	1 430	1 250
Services publics, fournitures et approvisionnements	5 935	6 280	4 758
Toutes autres dépenses	39	45	57
Total des dépenses de fonctionnement	115 562	117 372	99 920
Capital			
Construction et acquisition de terrains, bâtiments et ouvrages	11,834	3,418	4,629
Construction et acquisition de machines et de matériel	6,749	12,124	2,626
Total des dépenses en capital	18,583	15,542	7,255

La majorité des ressources de cette activité sont consacrées aux traitements et salaires (tableau 11, page 2-25). Les dépenses en capital sont engagées pour l'achat d'équipement aux fins de formation et pour la construction d'installations au Collège de la Garde côtière canadienne.

En raison de l'introduction d'un nouveau programme à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, la ciente de l'IFTC devrait se stabiliser entre 6 200 et 6 600 personnes par année au cours des cinq prochaines années. En outre, la durée du nouveau programme de formation des contrôleurs aériens débutants est passée de trois mois et demi à neuf mois, et il comportera davantage d'activités de simulation et d'évaluation. Ce cours plus long, allié à la hausse prévue du nombre d'étudiants, fera passer de 20 400 à 27 000 en 1984-1985 le nombre de jours de formation offerts annuellement à l'IFTC aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Dans le secteur de la formation en télécommunications et en électronique, l'aptitude de l'IFTC à répondre à la demande de cours techniques est passée de 100 % en 1979-1980 à environ 65 % en 1982-1983. Par suite d'améliorations internes, cette aptitude s'est accrue à 75 à 80 pour cent en 1983-1984.

En ce qui concerne la formation pour les superviseurs et gestionnaires, l'objectif est de former 700 superviseurs et 350 cadres intermédiaires annuellement.

En 1983-1984, le personnel du Collège de la Garde côtière a mis au point des cours pour 120 élèves, de façon à répondre à la demande annuelle de 55 officiers qualifiés. L'objectif visé est de répondre à au moins 50 de la demande. Le programme se poursuivra donc en 1984-1985 et durant les années ultérieures.

Quant au projet d'expansion du Collège de la GC, il constitue un projet spécial de reliance d'une valeur de 17,5 millions de dollars. Il a pour but de faire passer à 110 par an d'ici à environ 1989 le nombre d'officiers de navires diplômés. Il nécessite la construction d'un nouveau bloc résidentiel contenant 238 chambres privées, la modification de la structure du bloc académique pour y ajouter des locaux administratifs et l'achat de nouveaux meubles et de nouveaux simulateurs.

Les projets de construction d'un atelier et d'un abri pour petites embarcations au Collège de la Garde côtière entre 1983 et 1986 ont un coût total estimatif combiné de 9,9 millions de dollars.

Tableau 11 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles						
	1983-1984	1982-1983	\$	%	\$	%	\$	%
Fonctionnement	16 666	41	16 857	54	16 031	56		
	Personnel							
	Services professionnels							
	Autres et spéciaux							
	Autres							
Capital	16 040	39	6 562	21	6 455	23		
Receftes	(2 737)	(7)	(2 638)	(8)	(2 745)	(10)		
			41 044	100	31 069	100	28 673	100

Les recettes réalisées au titre de cette activité proviennent du recouvrement des frais pour les cours de perfectionnement des cadres offerts par le Centre de formation en gestion, des frais d'hébergement et de repas des participants aux cours à l'Institut de formation de Transports Canada et de la location des installations de la Fonction publique au Collège de la Garde côtière. L'Institut de formation de Transports Canada offre des cours de formation aux autres ministères du gouvernement fédéral sur une base de recouvrement partiel des frais d'hébergement.

Description et justification des ressources

L'Institut de formation de Transports Canada (IFTC), à Cornwall, en Ontario, offre toute une gamme de cours de formation de base et de technologie avancée de durées diverses à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne, des techniciens et ingénieurs en électronique, du personnel maritime, des techniciens en météorologie et des spécialistes de l'information de vol. Il offre également des cours en technique de formation pour le personnel d'instruction et en gestion des transports pour les cadres supérieurs et moyens. Les cours offerts pour le Ministère et les autres organismes gouvernementaux, de même que les conférences qui se tiennent à Cornwall, sont, pour ainsi dire, les principales activités de l'Institut. L'IFTC offre environ 125 000 jours de formation annuellement. Tant les hommes que les femmes reçoivent leur formation d'officier au Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney (Nouvelle-Ecosse). Les cours sont offerts à chaque élève-officier, en français ou en anglais, dans l'une des deux disciplines de navigation ou de mécanique maritime. Après trois ans de formation, incluant le service en mer, les élèves deviennent soit officiers de pont, soit officiers de mécanique de la Flotte. Le Collège offre environ 22 000 jours de formation annuellement.

Etat récapitulatif des ressources

Environnementalement 32 % du total des dépenses brutes et 23 % du total des années-personnes du Programme de l'administration centrale sont affectées à l'activité de formation en transports.

Tableau 10: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	A-P	\$	Prévues 1983-1984	Différence
Directeur général - Formation	185	3	183	3		-
Formation-coordination et contrôle	1 177	24	1 106	27		71 (3)
Priorités et systèmes de formation	281	6	284	6		(3)
Institut de formation de Transports Canada - Cornwall (Ontario)	23 158	281	21 542	300		1 616 (19)
Collège de la Garde côtière canadienne - Sydney (N.-É.)	18 980	96	10 592	104		8 388 (8)
	43 781	410	33 707	440		10 074 (30)
Recettes	(2 757)	-	(2 638)	-		(99)
	41 044	410	31 069	440		9 975 (30)

D. Formation en transports

Objectifs

Assurer la formation de main-d'oeuvre professionnelle, technique et de gestion compétente pour répondre aux besoins opérationnels du système national de transport.

Les objectifs particuliers sont:

- assurer la formation d'un nombre suffisant de contrôleurs débutants de la circulation aérienne pour pouvoir en accréditer 70 par année à un coût d'environ 3 500 000 \$;
- dans le domaine des télécommunications et de l'électronique, assurer la formation nécessaire liée à l'acquisition d'équipement nouveau et de nouvelles techniques et à la demande de cours dans les deux langues officielles;
- porter à 110 par année d'ici à 1989 le nombre d'officiers de navires qui recevront une formation.

En 1984-1985, la mise au point du Système de gestion des stocks (SGS) sera complétée et, pour la première fois, il sera possible de gérer les stocks de tout le Ministère. Fondé sur quelque 200 000 articles individuels d'une valeur estimative de 60 à 70 millions de dollars, le SGS permettra de réaliser des économies de l'ordre de 6,6 millions de dollars sur les pièces de rechange critiques et sur celles qui doivent être gardées durant toute la durée de vie de l'équipement dont elles font partie ou en cas de besoin, et de quelque 2,1 millions de dollars par année sur l'élément actif des stocks, et ce, à compter de 1986-1987. Bien qu'il soit possible que ces systèmes n'entraînent pas une baisse des ressources actuelles, ils contribueront certes à ralentir leurs hausses à venir.

Toutes les fonctions de cette activité sont contrôlées par l'administration centrale à Ottawa, mais il existe des bureaux régionaux pour les affaires publiques et le fonctionnement des magasins. Des dépenses en capital sont nécessaires pour améliorer les installations centrales de traitement électronique des données et pour mettre en place un système informatique régional entre 1983 et 1985.

Tableau 9: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	\$	%	\$	%	Réelles	1982-1983	\$	%
Fonctionnement	37 667	75	35 999	59	32 707	78			
Personnel									
Services professionnels	5 994	12	7 062	11	4 942	12			
et spéciaux									
Autres	6 616	13	9 541	16	6 955	17			
Capital	2 493	5	8 940	14	589	1			
Subventions	20	-	20	-	20				
Recettes	(3 090)	(6)	(3 090)	(5)	(4 302)	(10)			
Fond renouvelable des magasins	600	1	3 100	5	716	2			
	50 300	100	61 572	100	41 627	100			

Description et justification des ressources

Cette activité comprend la gestion des documents, l'acheminement du courrier, les locaux, la publication, les services de bibliothèque, le traitement électronique des données, la conception des systèmes, la vérification, l'amélioration de la gestion, la gestion du matériel et des marchés, les finances, les services juridiques, le personnel, de même que l'évaluation de programmes et la vérification interne.

Transports Canada possède approximativement 1 milliard de dollars de biens matériels d'usage courant, à l'exclusion des biens immobiliers, si l'on se fonde sur le prix d'achat initial. La nécessité de tenir des stocks de pièces de rechange pour cet équipement et de répondre aux autres besoins en matériel a entraîné la création du Fonds renouvelable des magasins de Transports Canada (voir les tableau 19, page 2-33).

En 1981-1982, le niveau d'autorisation pour ce fonds renouvelable a été élevé à 35,7 millions de dollars et est demeuré à ce niveau pour 1983-1984. L'utilisation de fonds supplémentaires de l'ordre de 0,6 million de dollars est prévue pour 1984-1985, ce qui fera atteindre le niveau maximum de fonds autorisés. Le coût réel des achats à l'exclusion des frais généraux, est récupéré auprès des utilisateurs.

Etat récapitulatif des ressources

Cette activité représente environ 39 % du total des dépenses brutes de 1984-1985 et 59 % du total des années-personnes du Programme de l'administration centrale.

Tableau 8: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget	des dépenses	Prévues	Différence
1984-1985	1983-1984		

A-P	\$	A-P	\$	A-P	\$
Affaires publiques	4 068	68	3 992	69	76 (1)
Soutien juridique et dossiers	1 005	34	948	33	57 1
de l'immobilier	6 192	123	6 125	124	67 (1)
Services généraux et	8 039	207	7 751	213	288 (6)
et administratifs	3 184	72	3 960	72	(776) -
des marchés	11 705	153	20 435	147	(8 730) 6
Services informatiques	3 417	58	3 388	58	29 -
Systèmes de gestion	11 116	255	10 921	256	195 (1)
Services du personnel	4 064	65	4 042	67	22 (2)
Fonds renouvelable des	600	-	3 100	-	(2 500)
magasins*	53 390 1 035	64 662 1 039	(11 272) (4)		
Recettes	(3 090) -	(3 090) -	- -		
	50 300 1 035	61 572 1 039	(11 272) (4)		

* Comprend des déboursés cumulatifs de caisse de 16,9 millions de dollars et des recettes de 16,3 millions de dollars. Voir page 2-33, section III pour plus de détails.

Le recettes proviennent de la prestation des services de traitement électronique des données assurée par la Direction des communications et de l'informatique. Cette section assure aux programmes d'exploitation un service de traitement des données dont le coût est partiellement récupérable.

Objectifs

Veiller à l'acquisition, à la bonne garde, au contrôle et à l'aliénation des ressources financières, humaines et matérielles requises pour atteindre les objectifs du Ministère et pour aider le Ministère à gérer ses programmes de façon efficace et efficiente.

Pour atteindre ces objectifs, nous devons, en 1984-1985:

- poursuivre la mise au point des systèmes financiers intégrés;
- terminer la mise au point et débiter la mise en place du système d'enregistrement des biens matériels, du système de gestion du matériel et du système de gestion de la flotte, à un coût de 1 million de dollars en 1984-1985 pour l'élaboration, et à un coût périodique de 750 000 \$ les années subséquentes pour l'entretien;

- poursuivre la mise au point du système d'information sur la gestion du personnel et du système automatisé de paye et de congés;

- améliorer le système central de traitement électronique des données et mettre en place un réseau informatique régional destiné à répondre à tous les besoins du Ministère en matière de traitement informatisé, dont le coût d'équipement se chifflera à 12,8 millions de dollars en 1983-84 et en 1984-1985 et qui entraînera des dépenses périodiques de 2,6 millions de dollars à partir de 1984-1985.

Le sous-secteur d'activité de la Recherche en matière de transports comprend le travail mené par les directions générales de la Recherche et du Développement et de la Planification énergétique.

Les services de recherche et de développement ont pour principale

mission:

- de surveiller l'élaboration des politiques touchant la technologie du transport du Canada et y prendre part;
- de veiller à la programmation, à la mise en oeuvre, au contrôle et à l'évaluation des activités de recherche et de développement en matière de transport.

Les services de planification énergétique ont pour principale mission:

- d'assurer et de contrôler l'évaluation efficace des tendances de l'offre et de la demande d'énergie et de leurs répercussions possibles sur le système de transport du Canada;
- de mettre au point les stratégies et plans nécessaires pour permettre à l'ensemble du système de transport de s'ajuster aux changements prévus dans le secteur de l'énergie;
- de déterminer l'apport du Ministère aux politiques et aux plans énergétiques nationaux;
- de formuler les politiques du Ministère en matière d'énergie et d'en contrôler l'application.

Les activités de recherche et de développement en matière d'énergie sont bien intégrées à celles des autres ministères par l'entremise du comité interministériel. Ces travaux continuent de fournir un apport technique essentiel à l'élaboration des politiques, de la réglementation et des programmes en vue de favoriser l'économie et l'utilisation prochaine des combustibles de rechange dans les transports et aussi de permettre le transport sûr, efficace et en temps utile des ressources off-shore. En 1983-1984, on insistera davantage sur:

- les normes d'économie de carburant des automobiles;
- l'introduction du propane, du gaz naturel comprimé et de l'alcool pour les moteurs d'automobiles;
- la mise au point rapide d'un système de navigation pour la côte est et l'Arctique;
- la commercialisation des résultats de la recherche et de développement.

Des dépenses totales au titre de l'énergie, 94 % sont consacrées aux projets de recherche et de développement et 6 % aux dépenses liées au personnel de gestion des projets.

Les dépenses au titre des services professionnels et spéciaux

(tableau 7) sont consacrées aux contrats de recherche et de développement.

Description et justification des ressources

Le sous-secteur d'activité de la planification stratégique comprend les activités des directions générales de l'Analyse économique, de la Politique stratégique et de la Planification des systèmes.

L'analyse économique : elle a pour principale mission de planifier et recueillir des données essentielles sur l'énergie et le transport, établir des prévisions macro-économiques et sur le transport multimodal des passagers et des marchandises, procéder à des simulations et mener un large éventail d'analyses sur le transport, c'est-à-dire :

- élaborer des modèles de la demande de l'énergie dans le transport et recueillir des données pertinentes pour l'analyse et la formulation de politiques;
- entreprendre toute une gamme d'analyses des politiques touchant le transport en ce qui concerne l'utilisation des ressources humaines, la productivité, les politiques sur le transport des passagers et des marchandises, la demande future au Canada dans le secteur du transport des passagers et des marchandises, les besoins en capital et l'utilité et l'efficacité de l'énergie;
- établir des prévisions et des modèles de simulation sur le transport multimodal des passagers et des marchandises, pour l'analyse et la formulation de politiques;
- établir des prévisions économiques à moyen et à long terme relatives au domaine des transports, aux fins de participation aux modèles d'autres groupes et d'analyse de politiques.

Les services de la politique stratégique ont pour principale mission :

- d'étudier et de formuler les objectifs, les principes et les politiques à long terme en matière de transport et présenter des recommandations à cet égard;
- d'élaborer les politiques sur les ressources, les priorités d'affectation de celles-ci, la réglementation, l'établissement et le recouvrement des coûts;
- de contribuer à assurer une formation et une recherche universitaires adéquates dans le domaine du transport, en accordant des octrois au département de recherche des universités et des centres régionaux de transport et des bourses aux étudiants.

La planification des systèmes a pour principale mission :

- de déterminer et d'évaluer les grandes tendances du transport multimodal;
- d'entreprendre des analyses sur les différents éléments des systèmes de transport nationaux et régionaux.

Etat récapitulatif des ressources

Environ 19 % du total des dépenses brutes de 1984-1985 et 7 % du total des années-personnes affectées au Programme de l'administration centrale sont consacrées à cette activité

Tableau 6 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	A-P	\$	Différence
Planification stratégique	5 590	75	5 465	74	127
	Recherche dans le secteur du				
	19 246	56	21 554	58	(2 308) (2)
transport					
24 836	131	27 017	132	(2 181) (1)	

Environ 51 % des fonds affectés à la recherche et au développement dans le secteur du transport sont consacrés à l'énergie.

Tableau 7 : Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-85	%	\$	%	\$	Réelles 1982-1983
Fonctionnement	6 342	25	6 113	23	5 899
Personnel					
Services professionnels					
et spéciaux	17 536	71	18 798	70	15 150
Autres	958	4	930	3	1 060
Capital	-	-	-	-	52
Subventions et contributions	-	-	1 176	4	1 296
24 836	100		27 017	100	23 467

B. Planification, recherche et développement

Objectifs

Élaborer et promouvoir des politiques, des plans de systèmes et des stratégies pour assurer le développement efficient, sécuritaire et progressif du réseau de transport multimodal au Canada, afin qu'il contribue à l'atteinte des objectifs nationaux et réponde aux exigences législatives et de politiques comme celles qui sont énoncées dans la loi nationale sur les transports.

L'année 1984-1985 verra la continuation par le Ministère des grands projets suivants dans le cadre de cet élément de planification:

- domaine maritime: études, essais en laboratoire et sur le terrain de nouvelles technologies liées au Programme du transport maritime, pour la mise au point de meilleurs systèmes de gestion du trafic maritime, y compris de détection des glaces, ainsi que pour la conception des brise-glace requis pour la côte est de l'Arctique, au coût de 3 millions de dollars;
- chemins de fer: prolongation du programme de recherche et de développement en matière de transport ferroviaire de marchandises, en vue de mettre au point de nouvelles techniques, dont l'électrification des chemins de fer, pour améliorer la productivité du réseau de chemins de fer canadiens, au coût de 2 millions de dollars;
- énergie: dans le cadre du programme de recherche et de développement en matière d'énergie décrit dans les présentations d'Énergie, Mines et Ressources, études et essais destinés à améliorer le rendement énergétique ainsi qu'à favoriser la commercialisation des combustibles de rechange pour les transports, au coût de 8,7 millions de dollars.

- assure les contacts avec les coordonnateurs du développement économique du gouvernement fédéral;
 - assure l'application de la loi sur le transport des marchandises dangereuses;
 - assume les responsabilités reliées au transport des matières dangereuses, comprenant l'élaboration et l'évaluation des règlements et normes, les cours et examens à l'intention des inspecteurs et le déroulement des inspections.
- Les dépenses de services professionnels et spéciaux (voir le tableau 5) sont divisées en parties presque égales entre les services de sécurité et le transport des marchandises dangereuses. Les ressources reliées à ce dernier comprennent la mise au point d'un système d'information de gestion, de normes, ainsi que de programmes de formation et d'inspection.

Tableau 5: Dépenses de l'activité par article (en milliers de dollars)

Fonctionnement	Personnel	Services professionnels	et spéciaux	Autres	Capital	Subventions et contributions	Budget			
							des dépenses	Prévues	Réelles	
							1984-1985	1983-1984	1982-1983	
							A-P	A-P	\$	A-P
	8 017	63	7 692	65	6 424	77				
	2 956	23	2 274	19	1 160	14				
	1 735	14	1 818	16	660	8				
	50	-	40	-	149	1				
	-	-	-	-	-	-				
	12 758	100	11 824	100	8 393	100				

Description et justification des ressources

Cette activité prévoit le financement du cabinet du Ministre et des bureaux du sous-ministre et du sous-ministre adjoint, de même que la fonction de sécurité du Ministère.

Groupe de la coordination: Toute question qui n'est pas liée à un mode particulier de transport est du ressort de ce groupe, qui:

- donne avis et conseils sur les questions immédiates ou intéressant les sociétés de la Couronne relevant du ministre des Transports;
- conseille le Ministre sur les appels interjetés contre les décisions de la Commission canadienne de transports;
- conseille le Cabinet sur les pétitions adressées au gouverneur en conseil;
- assure la coordination des relations extérieures de Transports Canada avec d'autres gouvernements, d'autres paliers de gouvernement, d'autres organismes et avec les représentants du secteur privé qui s'intéressent au transport;
- assure des services de secrétariat relativement aux échanges avec le Cabinet et les organismes centraux;
- assure la coordination des questions touchant la protection de la vie privée, l'accès à l'information, les droits de la personne, le transport des personnes handicapées et le gazoduc de l'Alaska et donne des conseils à cet égard;

Transport de marchandises dangereuses : La mise en vigueur en 1983-1984 des premiers règlements sur la classification, l'étiquetage et la documentation des marchandises dangereuses modifiera sensiblement les activités de ce secteur. On verra par exemple :

- la mise sur pied, pour la première fois, d'une équipe d'inspecteurs qui seront appelés, avec le temps, à effectuer environ 1000 inspections par année. On compte mener, en 1984-1985 à peu près 500 inspections;
 - une augmentation de 15 % du nombre d'inspecteurs du gouvernement qui recevront la formation nécessaire;
 - l'achèvement des travaux de rédaction et de révision des normes et règlements se dégageant de la Loi.
- Ces activités comportent des avantages à long terme: d'abord, une information valable se dégagera de la détermination des problèmes possibles cernés par les inspecteurs: la présence d'une équipe dynamique rassurera le public; et, finalement, le processus d'inspection augmentera le respect des règlements. Plus on respectera les règlements, moins il y aura d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses et moins les conséquences des accidents qui se produiront seront graves.

Traitement électronique des données: Le Ministère dirige un programme important de développement et d'application de systèmes automatisés en vue d'améliorer la gestion des ressources affectées à Transports Canada, notamment:

- des systèmes financiers qui accordent actuellement une place importante à un système de classification uniforme des comptes, à l'échange de bandes magnétiques, aux comptes à recevoir, à l'encaisse, à l'établissement des coûts des activités et à la création d'une base de données sur les opérations pour les régions. Grâce à ces systèmes, nous serons mieux en mesure de recouvrer les frais déterminés au moyen de meilleurs systèmes d'établissement des coûts, de percevoir plus rapidement les comptes à recevoir, de mieux gérer la caisse et d'exercer un contrôle plus rigoureux sur les biens du Ministère;
- des stocks (SGS), qui assureront la gestion des stocks de l'ensemble du Ministère, réduisant ainsi les augmentations futures de matériel stocké;
- des systèmes améliorés d'information sur la gestion du personnel, destinés à assurer un meilleur contrôle de l'utilisation des années-personnes, des dépenses au chapitre du temps supplémentaire et de la répartition de la main-d'œuvre du Ministère;

- un système de gestion de l'entretien aéroporuaire destiné à mieux contrôler l'entretien journalier de tous les aéroports;
- un réseau national décentralisé de traitement des données

répondant aux besoins au chapitre du traitement de l'information afférents aux applications susmentionnées de même qu'aux divers autres systèmes actuellement conçus au Ministère.

D. Perspective de planification

1. Contexte

Pour le secteur du transport, on s'attend à ce que 1984-85 apporte:

- une demande inférieure à la moyenne pour l'ensemble des services de transport;

- une croissance continue (mais moins rapide que prévue) de la demande de services de transport des marchandises par les industries de transformation des ressources naturelles;

- une ralentissement de l'escalade des prix de l'énergie, et donc une augmentation moins grande que prévue du coût de tous les modes de transport.

Le gouvernement fédéral a, pour faire face aux conditions économiques courantes, lancé un programme de développement économique. Les transports jouent un rôle important au sein de ce programme. Il faudra mettre en oeuvre certaines initiatives, y compris des programmes de recherche et de développement, pour assurer la productivité du système. Pour que les mesures de restrictions prises par le gouvernement soient efficaces, le Ministère devra améliorer sa productivité.

2. Initiatives

Il existe deux principaux secteurs du Programme de l'administration centrale dont les initiatives modifieront ou augmenteront la taille des opérations en 1984-1985 comme en 1983-1984.

Notes: 1 Comprend les dépenses du cabinet du Ministre, des bureaux du sous-ministre, du sous-ministre associé, aux chapitres des affaires publiques, du contentieux et de la revue.

Activités	Total de l'activité	Direction et coordination	Planification, recherche et développement	Administration et services communs	Formation en transports	Total	Années-personnes
		9 530	-	-	-	9 530	129
		-	-	-	-	24 836	131
		-	-	-	-	52 160	665
		-	-	-	-	30 047	613
		3 228	-	-	-	12 365	221
		12 758	-	-	-	128 938	1 759

Tableau 3: Ressources par organisation et par activité (Budget des dépenses de 1984-1985 en milliers de dollars)

Organisation: Le Programme se divise en quatre principaux secteurs de responsabilité: Coordination, Planification stratégique, Personnel et finances. Chacun de ces secteurs relève d'un sous-ministre adjoint. Voir tableau 3 pour les ressources par organisation et par activité.

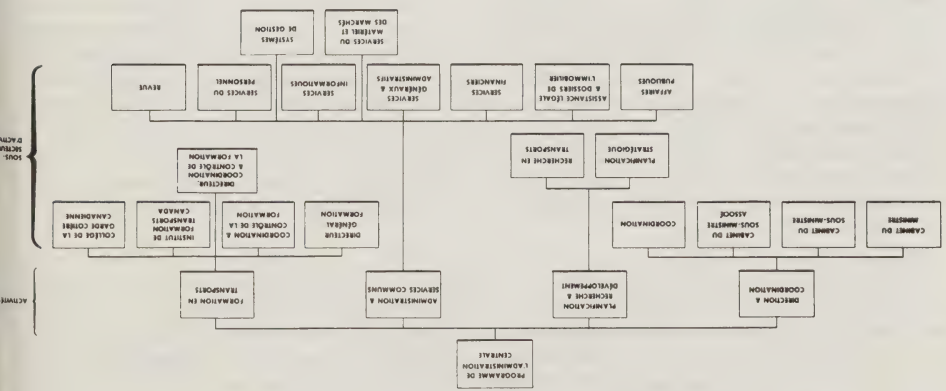


Tableau 2: Structure des activités

Structure des 1'activités: Le Programme de l'administration centrale consiste en quatre activités et 20 sous-secteurs d'activité, comme l'illustre le tableau 2.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme de l'administration centrale fournit aux trois programmes de l'exploitation des directives, des conseils en matière de politique, de même que des services communs et de coordination. L'élaboration, et quel-quefois la mise en oeuvre, des programmes de recherche et de développement, notamment dans le secteur de l'énergie, sont également du ressort de ce Programme, tout comme les liaisons avec les gouvernements et organismes étrangers, les autres paliers du gouvernement canadien, les sociétés de la Couronne et les organismes tant publics que privés qui s'intéressent au transport.

Le Programme de l'administration centrale comprend trois secteurs opérationnels : d'abord la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, qui est chargée de mettre en place un vaste programme destiné à assurer le contrôle de la manutention et du transport des marchandises dangereuses; ensuite la Direction générale de la recherche et du développement (R et D) et de la planification énergétique, à qui il incombe d'élaborer et de faire appliquer les politiques sur la recherche et le développement, de mettre au point de nouvelles techniques pour les programmes axés sur l'industrie, conformément à la politique énergétique, et d'innover sur le plan technique dans certains secteurs comme la navigation maritime dans l'Arctique, le transport ferroviaire et les systèmes de communication radar; puis, l'activité de formation dans le domaine des transports, qui incombe aux deux importantes installations de formation de Transports Canada, soit l'Institut de formation, à Cornwall, en Ontario, et le Collège de la Garde côtière, à Sydney, en Nouvelle-Écosse. (voir le tableau 2)

2. Mandat statutaire

La Loi nationale sur les transports et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sont les instruments en vertu desquels s'exercent les activités du Programme de l'administration centrale.

3. Objectif du Programme

Le Programme de l'administration centrale a pour objectif de veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et en exploiter certains éléments.

Le rôle du Programme est d'assurer l'orientation générale du Ministère, ainsi que l'élaboration de la politique globale, la planification stratégique, la recherche et la coordination et les services communs offerts à tous les programmes, à savoir : finances, traitement des données, télécommunications administratives, gestion du matériel, contrats, personnel, formation, affaires publiques, avis juridiques, systèmes de gestion et revue (qui inclut l'évaluation des programmes et la vérification interne).

B. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1 : Besoins financiers par activité (en milliers de dollars)

Budget	Prévus	1983-1984	Différence	Détails à la page
des dépenses				
1984-85				

Rudgétaire	12 758	11 824	934	2-12
Direction et coordination				
Planification, recherche				
et développement	24 836	27 017	(2 181)	2-15
Administration et				
services communs*	53 390	64 662	(11 272)	2-19
Formation en transports	43 781	33 707	10 074	2-23

Moins les recettes	134 765	137 210	(2 445)	
Administration et				
services communs	(3 090)	(3 090)	-	
Formation en transports	(2 757)	(2 638)	(99)	
	128 938	131 482	(2 544)	
Années-personnes autorisées	1 759	1 813	(54)	

* Cette activité comprend des besoins de trésorerie nets de 0,6 millions de dollars au titre du fonds renouvelable des magasins. Pour détails voir page 2-33.

La hausse d'environ 2,5 millions de dollars, ou 2 %, est attribuable aux principaux facteurs suivants:

- augmentation de 5,0 % des dépenses générales de fonctionnement, par suite de l'inflation
- réduction des fonds alloués par EMR au Comité sur la recherche et le développement dans le domaine de l'énergie
- baisse des prélèvements au fonds renouvelable des magasins

A. Points saillants

Pour 1984-1985, le Programme de l'administration centrale s'est fixé les objectifs suivants:

- poursuivre l'élaboration et la mise en place, à l'échelle du Ministère, de systèmes destinés à améliorer la gestion et le contrôle des ressources financières et matérielles du Ministère (voir pages 2-10 et 2-19).

- resserrer l'actuel programme de sécurité touchant le transport des marchandises dangereuses pour qu'il permette l'atteinte du niveau de sécurité acceptable. (voir page 2-11).

- publier un code réglementaire et mettre en application un vaste programme d'inspection, de formation et de renseignements sur les mesures à prendre en cas d'urgence, afin de faire respecter la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, c'est-à-dire:

- poursuivre le programme de formation à l'intention des inspecteurs et des formateurs des inspecteurs techniques, y compris le cours de préparation aux urgences à environ 300 personnes par an;

- poursuivre les activités du programme ayant pour but d'évaluer les répercussions et l'efficacité des stratégies d'inspection et de respect des règlements;

- lancer avec les provinces un programme conjoint de sensibilisation du public.

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministère des Transports demande l'autorisation de dépenser 120 400 000 \$ pour mettre en oeuvre le Programme d'administration centrale au cours de l'exercice financier 1984-1985. Certaines lois actuellement en vigueur autorisent le Ministère à dépenser 8 538 500 \$ de plus pour le Programme, ce qui porte le total des dépenses à 128 938 500 \$.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

	1984-1985	1983-1984	Différence
	\$	\$	\$
Budgétaire			
Credit 1 - Administration centrale			
- Dépenses de fonctionnement, subvention inscrite au Budget,			
et autorisation de dépenser			
les recettes de l'année.....	101 817 000	102 552 001	(735 001)
(Tel que déjà prévu dans			
la Loi n° 2 de 1983-84 portant			
affectation de crédits)			
Credit 5 - Administration centrale			
- Dépenses en capital.....	18 583 000	18 603 000	(20 000)
Statutaire - Ministère des Transports			
- Traitement et allocation pour			
automobile.....	40 500	39 100	1 400
Statutaire - Contributions aux			
régimes d'avantages sociaux des			
employés.....	7 898 000	7 473 000	425 000
Statutaire - Fonds renouvelable des			
magasins.....	600 000	3 100 000	(2 500 000)
Total du Programme.....	128 938 500	131 767 101	(2 828 601)

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I

Aperçu du Programme

- A. Points saillants 2-5
- B. État financier récapitulatif par activité 2-6
- C. Données de base

- 1. Introduction 2-7
- 2. Mandat statutaire 2-7
- 3. Objectif du Programme 2-7
- 4. Plan d'exécution du Programme 2-8
- N. Perspective de planification 2-9
- 1. Contexte 2-9
- 2. Initiatives 2-9

Section II

Analyse par activité

- A. Direction et coordination 2-12
- R. Planification, recherche et développement 2-15
- C. Administration et services communs 2-19
- N. Formation en transports 2-23

Section III

Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article 2-27
- 1. Dépenses par article 2-28
- 2. Dépenses en personnel 2-31
- 3. Dépenses en capital 2-31
- 4. Subventions et contributions 2-32
- B. Analyse des coûts 2-33
- C. Fonds renouvelable des magasins - Renseignements complémentaires 2-33

Programme de l'administration
Centrale
Plan de dépenses
1984-1985

Plan de dépenses du Ministère par programme, 1984-85

Tableau 2: Ressources nettes par programme (en milliers de dollars)

Budget	Prévues	Différences	Détails
1984-1985	1983-1984	\$	\$
			à la page

Budgetaire			
Administration	128 938	131 482	(2 544) (1,9)
Maritime	942 420	648 487	293 933 45,3
Agric. en	954 474	678 363	276 111 40,7
Surface	1 190 258	1 387 484	(197 226) (14,2)
			5-10

Non budgétaire			
Maritime	4 190	4 909	(719) (14,6)
Surface	13 226	69 084	(55 858) (80,9)
			3-7
	17 416	73 993	(56 577) (76,5)
			5-10
	3 233 506	2 919 809	313 697 10,7

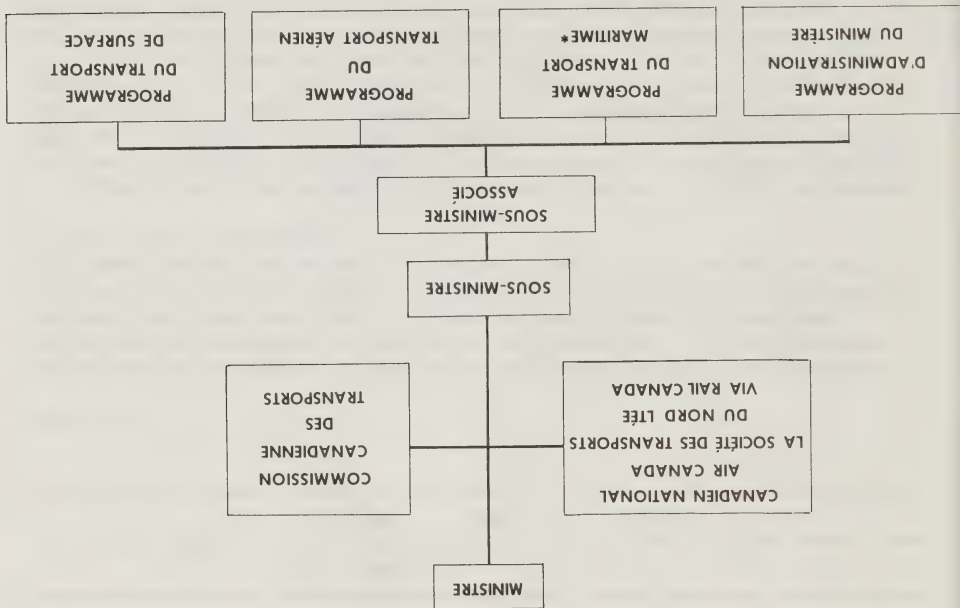
Les objectifs et les priorités du gouvernement fédéral reflètent son intention de favoriser le redressement économique. Le gouvernement accorde une importance particulière au développement économique, et notamment aux investissements productifs plutôt qu'aux subventions, et à la réalisation des objectifs fédéraux avec l'aide du secteur privé et des autres gouvernements.

Sur la base des objectifs du gouvernement et de leurs incidences sur les transports, les objectifs du ministère des Transports pour la période de planification sont l'augmentation du rendement du système de transport, y compris une réforme de la réglementation, une compétition accrue, une réduction des dépenses de fonctionnement du Ministère, un niveau de sécurité satisfaisant, la concentration des efforts du Ministère sur les fonctions du gouvernement fédéral, une délégation efficace du pouvoir décisionnel, une amélioration du rendement et de l'efficacité de la gestion et une amélioration des relations entre les sociétés de la Couronne du secteur des transports et le Ministère.

La structure complexe de Transports Canada qui lui permet d'assumer son rôle se compose : d'une administration centrale, de trois administrations de l'exploitation pour le transport aérien, maritime et terrestre et d'un certain nombre de sociétés de la Couronne qui jouissent de divers degrés d'autonomie. Certaines d'entre elles exercent leurs activités à l'intérieur du cadre administratif du Ministère, tandis que d'autres, comme Air Canada et le Canadien National, sont totalement autonomes et relèvent du Parlement par l'intermédiaire du Ministère.

Bien que les activités de l'Air, de la Marine et de la Surface relèvent d'administrations distinctes, depuis quelques années il est devenu de plus en plus important de traiter les divers éléments comme parties d'un seul réseau et ce, notamment, en ce qui concerne une bonne partie de la planification à long terme et de l'élaboration des politiques et certains facteurs opérationnels qui touchent nécessairement à plus d'un mode. Le tableau 1 illustre l'organisation de Transports Canada.

Tableau 1: Structure administrative - Transports Canada



Rôles et attributions

Le ministère des Transports a été établi en 1936, en vertu de la Loi sur le ministère des Transports qui amalgamait les fonctions du ministère des Chemins de fer et des canaux, du ministère de la Marine et de la Direction de l'aviation civile et du ministère de la Défense Civile.

La responsabilité fédérale en matière de transport, qui provient de la compétence définie dans l'AAMBA, a évolué de sorte qu'elle englobe aujourd'hui la coordination et la réglementation en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité des secteurs de l'aéronautique, de la navigation maritime, des installations d'expédition, des traversiers, des chemins de fer et des canaux reliant les provinces entre elles ou une province donnée avec tout pays étranger. C'est le ministère des Transports qui assume cette responsabilité.

Le rôle du Ministère est de "veiller à l'établissement et à l'exploitation d'un système national de transport sécuritaire et efficace qui contribue à la réalisation des objectifs gouvernementaux, et à l'exploitation de certains de ses éléments". Même si ce rôle peut changer par suite de modifications importantes du milieu économique, social et politique, c'est un énoncé exact des rôles actuels et futurs du Ministère, autant qu'on peut le prévoir.

Selon les prévisions établies pour l'économie canadienne au début de 1983, on prévoit une croissance modérée de l'économie et de la population dans les années 1980, un ralentissement de l'inflation, un niveau élevé de chômage, une stabilisation du prix de l'essence et la nécessité de redonner une importance accrue à la perspective régionale.

La tendance à la stabilisation du prix de l'essence et au ralentissement de l'inflation devrait réduire les hausses des taux et tarifs. Le transport des passagers devrait être touché positivement par ces tendances, cependant la croissance sera modérée par la volonté des transporteurs de procéder aux projets d'investissement mis en veilleuse pendant la récession. On prévoit que le transport de passagers connaîtra un modeste regain de vie au cours des prochaines années en raison de la reprise économique, de l'augmentation des revenus et d'une conjoncture plus favorable au chapitre du carburant, et d'un ensemble de politiques plus compétitives.

En ce qui a trait au transport des marchandises, les tendances actuelles relatives à la demande nous laissent supposer que la croissance du trafic de marchandises sera plus faible que ce qui avait été prévu antérieurement. Les perspectives restent toutefois encourageantes en ce qui a trait à la demande, et plus particulièrement dans l'Ouest canadien où la croissance du trafic de marchandises augmentera du double par rapport à l'Est canadien.

1-1	Résumé du Ministère
2-1	Programme de l'administration centrale
3-1	Programme du transport maritime
4-1	Programme des transports aériens
5-1	Programme des transports de surface

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence. Il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend cinq chapitres. Le premier présente le Ministère. Les quatre autres présentent le plan de dépenses de chaque programme du Ministère.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer une continuité avec les autres documents budgétaires.

Chaque plan de dépenses est divisé en trois sections, chacune fournissant plus de détails que la précédente. La section I présente un aperçu du programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuel. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document a pour objet de permettre de trouver facilement les renseignements que l'on cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Dans chaque plan de dépenses, un tableau des besoins financiers comprend des renvois aux renseignements plus détaillés figurant à la section II. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Budget des dépenses 1984-1985
Partie III
Transports Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'écritonne sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés

et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada

Approvisionnements et Services Canada

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1985-III-48

ISBN 0-660-52513-5

Canada: \$12.00
à l'étranger: \$14.40

Prix sujet à changement sans avis préalable.

Transports Canada

Budget
des dépenses
1984-1985



Partie III

Plan de dépenses

A1
N
E 77

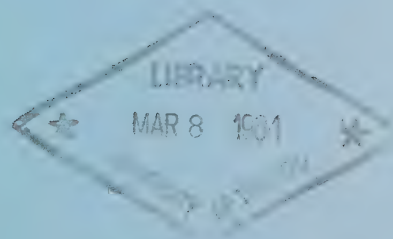


Treasury Board of Canada Comptroller General

1984-85 Estimates

Part III

Expenditure Plan



The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1985-III-71
ISBN 0-660-52516-X

Canada: \$3.00
Other countries: \$3.60

Price subject to change without notice

1984-85 Estimates

Part III

**Treasury Board of Canada
Comptroller General**

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document, and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are two chapters in this document. They present the Expenditure Plans for each of the Department's programs. Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

The first Program Expenditure Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the Program more fully. Because of the nature of the second program, all information is presented in a single section.

This document is designed to permit easy access to specific information that this reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Management Practices and Controls Program	1-1
Implementation Assistance Program	2-1

**Management Practices
and Controls Program
Expenditure Plan**

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 1-4

Section I
Program Overview

A. Highlights 1-5

B. Financial Summary by Activity 1-6

C. Background

 1. Introduction 1-6

 2. Legal Mandate 1-6

 3. Program Objective 1-7

 4. Program Description 1-7

 5. Program Organization for Delivery 1-7

D. Planning Perspective

 1. Environment 1-9

 2. Initiatives 1-9

 3. Program Effectiveness 1-10

 4. Performance Information/Resource Justification 1-11

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

 1. Expenditure by Object 1-12

 2. Personnel Expenditures 1-13

B. Cost Analysis 1-14

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$10,444,000 in support of the 1984-85 Management Practices and Controls Program. The remaining expenditures, estimated at \$993,000 for pensions and other employee benefits, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 25 - Management Practices and Controls -			
Program Expenditures	10,444,000	10,772,000	(328,000)
Statutory - Contributions to			
Employee Benefit Plans	993,000	1,022,000	(29,000)
Total Program	11,437,000	11,794,000	(357,000)

Section I Program Overview

A. Highlights

In addition to, and to provide a focus for, its ongoing responsibilities for financial policy development, management improvements in departments, and support to other central agencies in central management, the Management Practices and Controls Program has established the following specific targets for 1984-85:

- to achieve 85% implementation of the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC) and to almost complete this task by 1985-86;
- to increase from 10 to 26 the number of departments with an adequate program evaluation function, and to have 9 other departments progressing well enough to have their program evaluation function fully established by the end of 1985-86;
- to increase from 25 to 38 the number of departments with an appropriate internal audit function, and to have 11 other departments progressing well enough to be one year away from having such a function fully established; and
- to complete the implementation of Part III of the Estimates for all departments and agencies, and finalize the redesign of Part II of the Estimates in conjunction with Treasury Board Secretariat for tabling in February 1985.

B. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change
Financial and Management Accounting and Reporting	5,190	4,869	321
Management Practices and Processes	4,885	4,808	77
Administration	1,362	2,117	(755)
Total	11,437	11,794	(357)
Authorized person-years	156	170	(14)

C. Background

1. Introduction

The Management Practices and Controls Program carries out the responsibilities assigned to the Comptroller General of Canada by both legislation and the Treasury Board. The Office of the Comptroller General is, by government mandate, devoted to the development and implementation of sound managerial practices in the federal government and to the imbedding in departments of the infrastructures that are necessary for the effective functioning of the Policy and Expenditure Management System. This involves the development and application of policies for financial and management accounting and reporting, program evaluation and internal audit. It includes also the provision of assistance to departments and agencies in the development and implementation of action plans for improvements in management practices, and the monitoring of the results achieved.

The Office of the Comptroller General is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Treasury Board Secretariat, headed by the Secretary to the Treasury Board. Both the Comptroller General and the Secretary report to the President of the Treasury Board.

2. Legal Mandate

The Management Practices and Controls Program derives its mandate from the amendment to the Financial Administration Act, creating the position of Comptroller General of Canada in 1978. The legislation empowers the Treasury Board to assign to the Comptroller General such responsibilities as it deems appropriate. Subsection (2.1) of Section 4 of the Financial Administration Act

states that "The Governor in Council may appoint an officer called the Comptroller General of Canada to hold office during pleasure and to perform such duties and functions as may be assigned to him by the Treasury Board, and the Comptroller General shall rank as and have all the powers of a deputy head of a department".

3. Program Objective

The objective of the Management Practices and Controls Program is to see to the establishment and maintenance of sound management practices in the federal government by developing policies and standards for financial and operational planning, reporting and controls, and by promoting and monitoring improvements in the practice of financial and operational management in departments and agencies.

4. Program Description

The Management Practices and Controls Program has three activities which encompass all work of the Office of the Comptroller General.

Financial and Management Accounting and Reporting: is concerned with the establishment and maintenance of sound financial and management accounting and reporting in the federal government. This involves the development, maintenance and interpretation of financial, accounting and reporting policies, including policies on the form and content of the Estimates and Public Accounts and specifications for the development of financial systems; the implementation of the revisions to the form of the Estimates and Public Accounts; and participation in the recruitment and professional development of financial officers.

Management Practices and Processes: has as its objective the establishment and maintenance by departments and agencies of sound management processes and systems for strategic and operational planning and review. This activity is concerned with the implementation of the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC) and the establishment by departments and agencies of appropriate program evaluation and internal audit functions.

Administration: is concerned with the provision of services in support of the above-mentioned two activities. The services provided include department-wide planning, evaluation and coordination; departmental secretariat functions and direct support to the Comptroller General; and personnel, financial, language and administration services.

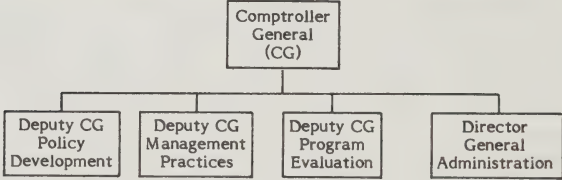
5. Program Organization for Delivery

The Management Practices and Controls Program is delivered by four branches (Policy Development, Management Practices, Program Evaluation, and Administration) and a small planning and coordination unit.

The Policy Development Branch encompasses the Financial and Management Accounting and Reporting Activity and the Internal Audit component of the Management Practices and Processes Activity. The Management Practices Branch and the Program Evaluation Branch are responsible respectively for the two other components of the Management Practices and Processes Activity, namely MPAC and Program Evaluation.

The Administration Activity comprises the Comptroller General's Office, the Planning and Coordination Unit, and the Administration Branch which is a shared service with the Department of Finance and the Treasury Board Secretariat. Figure 2 links the organization of the Office of the Comptroller General to the activity structure and provides a breakdown of the 1984-85 resources by activity.

Figure 2: 1984-85 Resources by Organization/Activity (\$000)



```

graph TD
    CG[Comptroller General (CG)] --> DCPD[Deputy CG Policy Development]
    CG --> DCMPr[Deputy CG Management Practices]
    CG --> DCPPr[Deputy CG Program Evaluation]
    CG --> DGA[Director General Administration]
  
```

Activity	Deputy CG Policy Development	Deputy CG Management Practices	Deputy CG Program Evaluation	Director General Administration	Activity Total (\$000)
Financial and Management Accounting and Reporting	5,190				5,190
Management Practices and Processes	1,519	1,757	1,609		4,885
Administration				1,362	1,362
Total	6,709	1,757	1,609	1,362	11,437
Person-Years	94	26	23	13	156

D. Planning Perspective

1. Environment

New initiatives by the government to improve management and productivity in the Public Service can affect the scope of the Management Practices and Controls Program. For example, the passage of any legislation for Crown and other government-owned corporations may require the Program to define its role in matters related to financial accounting and reporting, audit and program evaluation.

2. Initiatives

The Program will continue to pursue in 1984-85 its on-going initiatives for improvements in management practices and controls: three relating to the Management Practices and Processes Activity, three to the Financial and Management Accounting and Reporting Activity. These initiatives are, in order:

Improvement in Management Practices and Controls (IMPAC): This project was approved by Treasury Board Ministers and initiated in 1978-79. It aims at improving the processes in the 31 largest government departments by which programs are planned and controlled so that government operations will be more economical, efficient and effective. The project is pursued in three phases. Firstly, departments are surveyed by means of a standardized questionnaire to assess prevailing management practices and processes in six functional areas: Planning, Organizing and Implementing, Management Information and Analysis, Program Evaluation, Internal Audit, and Financial Administration. Secondly, an action plan is formulated by the department to address the shortcomings identified by the survey: a plan which must be agreed to by the OCG. Thirdly, the approved action plan is implemented as the joint commitment of the deputy head concerned and the Comptroller General. During all three phases of IMPAC, the OCG works closely with departmental staff to achieve change cooperatively. This work will require \$1.757 million and 26 person-years in 1984-85.

Program Evaluation: This initiative seeks to ensure that departments and agencies establish and maintain an appropriate program evaluation function providing relevant and objective information on the effectiveness and efficiency of programs. This involves the elaboration of policies, guidelines and standards, the provision of implementation advice and assistance to departments and agencies, the monitoring of their evaluation practices, and participation in the training and development of managers and practitioners of program evaluation. In 1984-85, this initiative will consume \$1.609 million and 23 person-years.

Internal Audit: This initiative seeks the establishment and maintenance of broad scope internal auditing in the 49 departments and agencies covered by Schedules A and B of the Financial Administration Act. It involves the elaboration of policies, guidelines and standards on internal audit, the provision of implementation advice and assistance to departments and agencies, the monitoring of their audit practices

and participation in the training and development of internal auditors. In 1984-85, \$1.519 million and 24 person-years will be required.

Revisions to the Estimates: This project, initiated in 1980 and to be completed in 1984-85, involves the disclosure of the federal government's spending plans in a three-part presentation. Part I provides a government-wide summary of planned expenditures, Part II forms the basis for annual appropriations and Part III is a series of supporting documents providing detailed information on all departmental programs. This project will require \$1.464 million and 15 person-years in 1984-85.

Professional Development of Financial Officers: This initiative focuses on the career and professional development of financial officers. It involves overseeing special recruitment and development programs, developing and maintaining a human resources inventory for the financial community, providing counselling services, and monitoring the appointments of financial officers. In 1984-85, this initiative will consume \$836,000 and 12 person-years.

Framework for Expenditure Control: This initiative involves a comprehensive review of the legislation, policies, procedures and systems used to control public disbursements, in order to develop a plan for implementing improvements consistent with modern systems operating in an electronic (paperless) environment.

3. Program Effectiveness

The effectiveness of the Program can be gauged by its ability to induce improvements in the quality of management in the Public Service. In turn, these improvements are contingent upon departments and agencies establishing appropriate management infrastructures and using the information they provide for decision-making, program management and accountability purposes.

Departmental Management Infrastructures: Departments and agencies have made significant progress towards developing and implementing action plans for improvements in management practices and controls, as well as establishing internal audit and program evaluation functions. To date, 31 departments have been surveyed through the IMPAC process and 27 departmental action plans have been endorsed by the Comptroller General. The completion of IMPAC action plans went from approximately 40% at the end of 1981-82 to an estimated 80% by the end of 1983-84. With respect to internal audit, 25 of the 49 departments and agencies to be covered have an adequate internal audit function in place, compared to only 2 departments in 1978. In the program evaluation area, 37 departments have established a function compatible with Treasury Board guidelines in terms of corporate organization, internal policy for the conduct of program evaluations and the appropriateness of the long term plan, compared with 7 departments in 1980. The number of evaluation studies conducted in the public service has increased from 34 in 1980-81 to 87 in 1982-83, hence covering \$10.4 billion in expenditures.

Savings and Economies: IMPAC has encouraged departments and agencies to establish and use improved management processes in order to yield tangible benefits and savings. To December 31, 1983 a total of \$161 million in tangible benefits have been reported by departments, including \$144 million in annually recurring benefits and \$17 million in non-recurring benefits. These savings mean that the total cost of IMPAC, an estimated \$250 million one-time cost over five years, is being recovered every two years as a result of tangible benefits to date alone. Such savings are generally reallocated within departments.

4. Performance Information/Resource Justification

The Management Practices and Controls Program requests 156 person-years and \$11.4 million in 1984-85 in support of its mandate of establishing and maintaining sound management practices in the Public Service. These resources will be allocated among three activities: Financial and Management Accounting and Reporting, Management Practices and Processes, and Administration.

Financial and Management Accounting and Reporting: 70 person-years and \$5.190 million are requested: to develop and maintain financial and accounting policies; to provide for the professional and career development of the government's financial management community; to redesign and table in February 1985 a new Part II of the Estimates; to ensure that all departments have ready for tabling Expenditure Plans (Part III of the Estimates); to print on behalf of departments all expenditure plans; and to continue the ongoing policy advice and coordination associated with the Public Accounts, together with research on new policies governing the preparation of the government's audited financial statements.

Management Practices and Processes: 73 person-years and \$4.885 million are requested to advise on, and monitor, the implementation of IMPAC action plans in 20 departments and agencies, the establishment of a program evaluation function in 54 departments and agencies, and the implementation of internal audit in 49 departments and agencies. Methods for the evaluation and audit of specific types of programs and activities will also be developed.

Administration: 13 person-years and \$1.362 million are requested to provide administration support to the two above-mentioned activities. Overall, total Administrative Activity expenditure accounts for 12% of total program expenditures.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object**1. Expenditures by Object**

Expenditures by object for the Management Practices and Controls Programs are presented in Figure 3.

Figure 3: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	7,650	7,863	7,486
Contributions to employee benefit plans	993	1,022	1,160
Goods and services			
Transportation and communication	256	274	196
Information	682	583	231
Professional and special services	579	713	510
Rentals	5	5	2
Purchased Repair and Upkeep	3	2	-
Utilities, materials and supplies	34	19	16
Administrative Services (Finance)	1,235	1,309	1,328
Total operating	11,437	11,790	10,929
Grants		4	4
Total expenditures	11,437	11,794	10,933

2. Personnel Expenditures

Figure 4: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range \$	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management	71	71	30	48,000 - 93,040	63,417
Scientific and Professional	4	4	4	14,600 - 62,900	57,471
Administrative and Foreign Services	57	57	117	13,200 - 55,200	47,559
Administrative Support	23	36	39	12,000 - 30,400	22,258
Other	1	2	1	12,000 - 55,000	30,021

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group.

3. Grants and Contributions

The responsibility for payment of a grant to the International Organization of Supreme Audit Institutions, which at present rests with the Office of the Comptroller General, is expected to be transferred to the Office of the Auditor General during the fiscal year 1984-85.

B. Cost Analysis

The program cost is shown in Figure 5.

Figure 5: Net Program Cost (\$000)

	1984-85 Operating Expenditure	Add Other Costs	Total 1984-85 Costs	Forecast 1983-84 Costs
Management Practices and Controls	11,437	1,106	12,543	12,168

Other costs include services provided without charge by Public Works and other departments.

Implementation
Assistance Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
--	-----

Section I

Program Overview

A. Highlights	2-5
B. Financial Summary	2-5
C. Background	
1. Introduction	2-5
2. Legal Mandate	2-5
3. Program Objective	2-6
4. Program Organization for Delivery	2-6
D. Performance Information/Resource Justification	2-6

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$4 million in support of the 1984-85 Implementation Assistance Program.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 30 - Implementation Assistance - To supplement other votes for the purpose of assisting departments with the implementation of plans to improve management practices and controls.	4,000,000	6,500,000	(2,500,000)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84).			
Total Program	4,000,000	6,500,000	(2,500,000)

Section I Program Overview

A. Highlights

- In 1984-85 the program will provide \$4 million and 45 P-Ys to assist an estimated 11 departments in accelerating the implementation of improvements in their management practices and controls.

B. Financial Summary

Figure 6: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change
Implementation Assistance	4,000	—*	4,000

*Expenditures for the Implementation Assistance Program are included in departmental forecasts of respective departments. In total, approximately \$6,500,000 will be spent in the 1983-84 fiscal year.

C. Background

1. Introduction

The Implementation Assistance Program (IAP) is a program of short-term resource assistance available to departments implementing the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC). Through the Implementation Assistance Program, the Office of the Comptroller General provides resources over the short term, and when necessary, to supplement departmental funds for the purpose of assisting them to implement their OCG approved action plans for improved management practices and controls. IAP funds typically represent 20% of the costs incurred by departments in implementing their IMPAC action plans.

2. Legal Mandate

Treasury Board Minutes in 1979, 1981 and 1982 approved respectively the establishment, restructuring and extension of the Implementation Assistance program to 1984-85.

3. Program Objective

To accelerate improvements in management practices and controls in federal departments and agencies.

4. Program Organization for Delivery

The management of the Implementation Assistance Program forms an integral part of the operations of the Improvement in Management Practices and Controls Project (IMPAC), which is described on page 1-9. The Office of the Comptroller General assesses the need for IAP resources on the basis of the cost and complexity of the department's IMPAC action plan and the resources available to the department for implementation. Program allocations from IAP must be requested by means of a Treasury Board submission signed by the responsible Minister.

D. Performance Information/Resource Justification

A formal evaluation of the Program was carried out in 1982-83. The study concluded that there was a continuing need for the program for a period of up to three years, to enable departments to complete their IMPAC action plans.

In terms of past performance, the evaluation study found that the Program provided a meaningful incentive for 71% of the departments participating in the program to launch their program of management improvements and induced 64% of them to contribute more of their own resources to the implementation of IMPAC. Hence, departments were able to start the implementation of their action plans for improvements in management practices when they were ready, or ahead of planned schedule, as was the case for five departments. The study also highlighted the program's contribution in accelerating by an average of one year the on-going implementation of management improvements in 92% of the participating departments.

Actual and forecast resource requirements for the Implementation Assistance Program for the three-year period from 1982-83 to 1984-85 are presented in Figure 7.

Figure 7: Outputs and Resource Requirements (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
No. of departments assisted	11	14	11
Person-Years	45	65	129
Dollars (\$000)	4,000	6,500	7,524

Tableau 7: Résultats obtenus et besoins en ressources
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévu 1983-1984	Réel 1982-1983
11	14	11
45	65	129
4,000	6,500	7,524
Nombre de ministères aidés		
Années-personnes		
Dollars (en milliers)		

3. Objectif du Programme

Hâter les améliorations aux pratiques et contrôles de gestion des ministères et organismes de l'administration fédérale.

4. Plan d'exécution du Programme

La gestion du Programme d'aide à la mise en oeuvre fait partie intégrante des activités du Programme de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) qui est décrit à la page 1-9. Le Bureau du Contrôleur général évalue le besoin en ressources du PAM en fonction du coût et de la complexité des plans d'action de PPCG des ministères et des ressources dont ces derniers disposent pour la mise en oeuvre. Les affectations des fonds du PAM au Programme doivent être demandées au moyen d'une présentation au Conseil du Trésor signée par le ministre compétent.

D. Données sur le rendement et justification des ressources

Une évaluation officielle du Programme a été effectuée en 1982-1983. Cette étude a conclu qu'il y avait un besoin continu de ce programme pour une période d'au plus trois ans, afin de permettre aux ministères de terminer leurs plans d'action de PPCG.

Au chapitre du rendement passé, l'étude a constaté que le Programme a constitué un stimulant efficace pour 71 % des ministères qui y ont participé afin de lancer leur programme de PPCG et a incité 64 % d'entre eux à fournir une plus grande partie de leurs propres ressources pour la mise en oeuvre du PPCG. En conséquence, les ministères ont été capables d'entreprendre la mise en oeuvre de leurs plans d'action de PPCG lorsqu'ils étaient prêts ou même avant le calendrier prévu dans le cas de cinq ministères. L'étude a aussi mis en lumière le rôle joué par le programme dans l'accélération, d'une année en moyenne, de la mise en oeuvre continue du programme dans 92 % des ministères participants.

Le tableau 7 présente les besoins en ressources réels et prévus pour le Programme d'aide à la mise en oeuvre pour la période de trois ans allant de 1982-1983 à 1984-1985.

A. Points saillants

- En 1984-1985, ce Programme fournira 4 millions de dollars et 45 A-P pour aider environ 11 ministères à accélérer la mise en oeuvre du perfectionnement de leurs pratiques et contrôles de gestion.

B. Etat financier récapitulatif

Tableau 6: Etat financier récapitulatif par activité
(en milliers de dollars)

Etat financier récapitulatif		
Budget des dépenses	Prévu	Différence
1984-1985	1983-1984	
4,000	-*	4,000

* Les dépenses pour le Programme d'aide à la mise en oeuvre sont incluses dans les prévisions des ministères concernées. Au total, une somme d'environ \$6,500,000 sera dépensée en 1983-1984.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'aide à la mise en oeuvre (PAM) est un programme d'aide en ressources à court terme offert aux ministères pour la mise en oeuvre du Programme de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG). Le contrôleur général fournit, au besoin, des ressources à court terme, dans le cadre du PAM, pour suppléer aux fonds des ministères, afin de les aider à mettre en oeuvre leurs plans d'action de PPCG approuvés par le BCG. Généralement, les fonds de PAM représentent 20 % des coûts engagés par les ministères pour la mise en oeuvre de plans d'action de PPCG.

2. Mandat statutaire

Les délibérations du Conseil du Trésor en 1979, 1981 et 1982 ont approuvé respectivement l'établissement et la restructuration du Programme d'aide à la mise en oeuvre et sa prolongation jusqu'à 1984-1985.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée dans le présent Budget des dépenses de dépenser 4 millions de dollars au titre du Programme d'aide à la mise en oeuvre, en 1984-1985.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

1984-1985	1983-1984	Différence
\$	\$	\$
Budgetaire		
Crédit 30 - Aide à la mise en oeuvre - Pour ajouter à d'autres crédits afin d'aider les ministères à mettre en oeuvre des plans destinés à améliorer les pratiques et les procédures de contrôle en matière de gestion.		
4,000,000	6,500,000	(2,500,000)
(Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)		
4,000,000	6,500,000	(2,500,000)
Total du Programme		
4,000,000	6,500,000	(2,500,000)

Section I
Aperçu du Programme

A.	Points saillants	2-5
B.	État financier récapitulatif	2-5
C.	Données de base	2-5
1.	Introduction	2-5
2.	Mandat statutaire	2-5
3.	Objectif du Programme	2-6
4.	Plan d'exécution du Programme	2-6
D.	Données sur le rendement et justification des ressources	2-6

Plan de dépenses
Programme d'aide à la
mise en oeuvre
1984-1985

Le tableau 5 présente les coûts du Programme.

Tableau 5: Coûts nets du programme (en milliers de dollars)

Pratiques et contrôles de gestion	11,437	1,106	12,543	12,168
Dépenses de fonction- nement en 1984-1985	Ajouter autres coûts	Total des coûts en 1984-1985	Coûts prévus en 1983-1984	

Les autres coûts comprennent les services fournis gratuitement par Travaux
publics Canada et d'autres ministères.

2. Dépenses en personnel

Tableau 4: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement		Provision pour le traitement annuel moyen	
	84-85	83-84	82-83	actuelle
Gestion	71	71	30	48,000 - 93,040
Scientifique et				
professionnelle	4	4	4	14,600 - 62,900
Administration et				
service extérieur	57	57	117	13,200 - 55,200
Soutien administratif	23	36	39	12,000 - 30,400
Autres	1	2	1	12,000 - 55,000
				30,021
				22,258
				47,559
				57,471
				63,417

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel.

3. Subventions et contributions

La responsabilité du paiement d'une subvention à l'Organisation internationale des institutions de contrôle des finances publiques, qui incombe actuellement au Bureau du Contrôleur général, devrait être attribuée au Bureau du Vérificateur général au cours de l'année financière 1984-1985.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
I. Dépenses par article

Les dépenses par article pour le Programme des pratiques et contrôles de gestion sont présentées au tableau 3.

Tableau 3: Dépenses par article (en milliers de dollars)

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévu 1983-1984	Réel 1982-1983
Personnel	7,650	7,863	7,486
Traitements et salaires			
Contributions aux régimes			
d'avantages sociaux des			
employés	993	1,022	1,160
Biens et services	256	274	196
Transports et communications	682	583	231
Information			
Services professionnels et	579	713	510
spéciaux			
Location	5	5	2
Achat de services de réparation	3	2	-
et d'entretien			
Services publics, fournitures	34	19	16
et approvisionnements			
Services administratifs (Finances)	1,235	1,309	1,328
Total des dépenses de fonctionnement	11,437	11,790	10,929
Subventions			4
Total des dépenses	11,437	11,794	10,933

(Renseignements supplémentaires) 1-13

en oeuvre de la vérification interne dans 49 ministères et organismes. On élaborera également des méthodes d'évaluation et de vérification propres à des programmes et activités bien spécifiques.

Administration: On demande 13 années-personnes et 1.362 million de dollars pour fournir un soutien administratif aux deux activités "Administration" et les dépenses totales du Programme est d'environ 12%.

Pratiques et méthodes de gestion: On demande 73 années-personnes et 4.885 millions de dollars pour donner des conseils sur la mise en oeuvre des plans d'action de PPCG et en assurer le contrôle dans 20 ministères et organismes, établir une fonction d'évaluation de programmes dans 54 ministères et organismes, et mettre

On demande 70 années-personnes et 5.190 millions de dollars pour élaborer et maintenir des politiques comptables et financières, pour assurer la perfectionnement professionnel de la collectivité de la gestion financière du gouvernement, pour remanier et déposer en février 1985 une nouvelle Partie II du Budget des dépenses, pour s'assurer que tous les ministères sont prêts à déposer les plans de dépenses (Partie III du Budget des dépenses), pour imprimer tous les plans de dépenses pour le compte des ministères et pour continuer à fournir des conseils et à assurer la coordination en ce qui concerne les Comptes publics, ainsi que pour les recherches sur les nouvelles politiques qui régissent la préparation des états financiers vérifiés du gouvernement.

Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion: On demande 70 années-personnes et 5.190 millions de dollars pour élaborer et maintenir des politiques comptables et financières, pour assurer la perfectionnement professionnel de la collectivité de la gestion financière du gouvernement, pour remanier et déposer en février 1985 une nouvelle Partie II du Budget des dépenses, pour s'assurer que tous les ministères sont prêts à déposer les plans de dépenses (Partie III du Budget des dépenses), pour imprimer tous les plans de dépenses pour le compte des ministères et pour continuer à fournir des conseils et à assurer la coordination en ce qui concerne les Comptes publics, ainsi que pour les recherches sur les nouvelles politiques qui régissent la préparation des états financiers vérifiés du gouvernement.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Economies: Le PPCG a incité les ministères et organismes à établir et à utiliser des méthodes de gestion perfectionnées afin de produire des avantages et des économies tangibles. Jusqu'au 31 décembre 1983, des ministères ont signalé un total de 161 millions de dollars en avantages tangibles, dont 144 millions en avantages annuels répétitifs et 17 millions en avantages annuels non répétitifs. Ces économies signifient que le coût total du PPCG (un coût estimatif unique de 250 millions de dollars étale sur une période de cinq ans) est récupéré tous les deux ans grâce aux seuls avantages tangibles obtenus jusqu'à présent. Ces économies sont généralement réaffectées au sein des ministères.

passée de 40 %, à la fin de 1981-1982, à environ 80 % à la fin de 1983-1984. En ce qui concerne la vérification interne, 25 des 49 ministères et organismes visés sont dotés d'une fonction satisfaisante de vérification interne en comparaison de deux ministères tout au plus, en 1978. Dans le domaine de l'évaluation de programmes, 37 ministères ont établi un service compatible avec les lignes directrices du Conseil du Trésor au chapitre de l'organisation de la fonction même, de la politique interne pour la réalisation des évaluations de programmes et de la pertinence du plan d'évaluation à long terme, en comparaison de sept ministères en 1980. Le nombre d'études d'évaluation réalisées dans la Fonction publique est passé de 34, en 1980-1981, à 87 en 1982-1983, et celles-ci ont porté sur des dépenses de 10.4 milliards de dollars.

Vérification interne: Ce projet vise l'établissement et le maintien d'une vérification interne de grande envergure dans les 49 ministères et organismes figurant aux annexes A et B de la Loi sur l'administration financière. Cela nécessite l'élaboration de politiques, de lignes directrices et de normes de vérification interne, la prestation aux ministères et organismes d'aide et de conseils relatifs à la mise en oeuvre, la surveillance de leurs méthodes de vérification et la participation à la formation et au perfectionnement des vérificateurs internes. En 1984-1985, ce projet nécessitera 1,519 million de dollars et 24 A-P.

Revision du Budget des dépenses: Ce projet, entrepris en 1980 et qui doit se terminer en 1984-1985, comprend la divulgation des plans de dépenses du gouvernement fédéral dans une présentation en trois parties. La Partie I fournit un état récapitulatif des dépenses prévues à l'échelle du gouvernement, la Partie II forme le fondement des crédits annuels et la Partie III est une série de documents justificatifs fournissant des renseignements détaillés sur tous les programmes ministériels. Ce projet nécessitera 1,464 million de dollars et 15 A-P en 1984-1985.

Perfectionnement professionnel des agents financiers: Ce projet est axé sur la promotion et le perfectionnement professionnel des agents financiers. Il comprend la surveillance des programmes spéciaux de recrutement et de perfectionnement, l'établissement et le maintien d'un répertoire des ressources humaines pour la collecte des finances, la prestation de services d'orientation et la surveillance de la nomination des agents financiers. En 1984-1985, ce projet coûtera \$836,000 et nécessitera 12 A-P.

Cadre du contrôle des dépenses: Ce projet comprend un examen détaillé de la législation, des politiques, des procédures et des systèmes servant à contrôler les dépenses publiques, en vue d'élaborer un plan pour l'application d'améliorations compatibles avec des systèmes modernes fonctionnant dans un milieu électronique (sans papier).

3. Efficacité du Programme

On peut évaluer l'efficacité du Programme par sa capacité à susciter l'amélioration de la qualité de la gestion dans la Fonction publique. À son tour, cette amélioration est subordonnée à l'établissement par les ministères et organismes d'infrastructures de gestion appropriées et à l'utilisation des informations qu'ils fournissent en vue de la prise de décisions, de la gestion des programmes et de l'obligation de rendre compte.

Infrastructures de gestion des ministères: Les ministères et organismes ont fait des progrès considérables en ce qui a trait à l'élaboration et à la mise en oeuvre de plans d'action pour le perfectionnement des pratiques de vérification interne et ainsi qu'en ce qui concerne l'établissement de services de vérification interne et d'évaluation de programmes. Jusqu'à présent, 31 ministères ont fait l'objet d'un examen dans le cadre du mécanisme du PPCG, et le contrôleur général a approuvé 27 plans d'action ministériels. La réalisation des plans d'action de PPCG est

D. Perspective de planification

1. Contexte

Les nouveaux projets du gouvernement en vue d'améliorer la gestion et la productivité dans la Fonction publique peuvent influencer sur la portée du Programme des pratiques et contrôles de gestion. Par exemple, l'adoption d'un projet de loi sur les sociétés de la Couronne et les autres sociétés appartenant au gouvernement peut exiger que le Programme définisse son rôle dans les questions relatives à la comptabilité et aux rapports financiers, à la vérification interne et à l'évaluation de programmes.

2. Initiatives

En 1984-1985, le Programme poursuivra ses projets courants en matière de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion: les trois premiers ont trait à l'activité "Pratiques et méthodes de gestion", les trois autres ont trait à l'activité "Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion". Ces projets sont les suivants:

Perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG): Les ministres

du Conseil du Trésor ont approuvé ce projet, qui a été mis en marche en 1978-1979. Il avait pour but de perfectionner les méthodes de planification et de contrôle des programmes dans les 31 plus grands ministères, afin que les activités de l'administration fédérale soient plus économiques, efficaces et efficaces. Ce projet se déroule en trois phases. Premièrement, on enquête dans les ministères au moyen d'un questionnaire normalisé afin d'évaluer les pratiques et les méthodes de gestion en vigueur dans six domaines fonctionnels, à savoir la planification, l'organisation et la mise en oeuvre, l'information de gestion et l'analyse, l'évaluation des programmes, la vérification interne et l'administration financière. Deuxièmement, les ministères dressent un plan d'action que le BCG doit approuver. L'action approuvée est mise en oeuvre en tant qu'engagement conjoint du sous-chef concerné et du contrôleur général. Pendant les trois phases du PPCG, le BCG collabore étroitement avec le personnel des ministères afin d'apporter des modifications dans un esprit de collaboration. Ces travaux nécessiteront 1,757 million de dollars et 26 A-P en 1984-1985.

Évaluation de programmes: Ce projet a pour but de faire en sorte que les ministères et organismes établissent et maintiennent une fonction satisfaisante d'évaluation de programmes fournissant des informations pertinentes et objectives sur l'efficacité et l'efficacité des programmes. Cela nécessite l'élaboration de politiques, de lignes directrices et de normes, la prestation aux ministères et organismes d'aide et de conseils relatifs à la mise en oeuvre, la surveillance de leurs méthodes d'évaluation et la participation à la formation et au perfectionnement des gestionnaires et des professionnels de l'évaluation de programmes. En 1984-1985, ce projet nécessitera 1,609 million de dollars et 23 A-P.

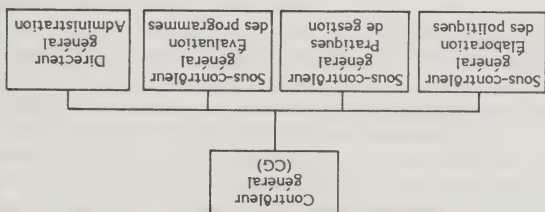
5. Plan d'exécution du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion est exécuté par quatre directions (Elaboration des politiques, Pratiques de gestion, Évaluation des programmes et Administration) et une petite section de planification et de coordination.

La Direction de l'élaboration des politiques englobe l'activité "Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion" et l'élément de vérification interne de l'activité "Pratiques et méthodes de gestion". La Direction des pratiques de gestion et la Direction de l'évaluation des programmes sont responsables respectivement des deux autres éléments de l'activité "Pratiques et méthodes de gestion", à savoir le PPCG et l'évaluation de programmes.

L'activité "Administration" englobe le Bureau du Contrôleur général, la Section de la planification et de la coordination et la Direction de l'administration, qui est un service partagé avec le ministère des Finances et le Secrétariat du Conseil du Trésor. Le tableau 2 relie l'organisation du Bureau du Contrôleur général à la structure de l'activité et fournit une ventilation des ressources par activité en 1984-1985.

Tableau 2: Ressources par organisation et par activité en 1984-1985
(en milliers de dollars)



Total de l'activité (en milliers de dollars)					
Comptabilité et rapports financiers et de gestion	5,190				
Pratiques et méthodes de gestion	1,519	1,757	1,609		
Administration				1,362	
Total	6,709	1,757	1,609	1,362	11,437
Années-personnes	94	26	23	13	156

1-8 (Pratiques et contrôles de gestion)

Le mandat du Programme des pratiques et contrôles de gestion a été établi en 1978 par une modification de la Loi sur l'administration financière créant le poste de Contrôleur général du Canada. La loi habilite le Conseil du Trésor à confier au contrôleur général les responsabilités que le Conseil juge appropriées. Le paragraphe 2.1 de l'article 4 de la Loi sur l'administration financière stipule que "le gouverneur en conseil peut nommer un fonctionnaire, appelé contrôleur général du Canada, qui occupe sa charge à titre amovible et accomplit et exerce les devoirs et fonctions que le Conseil du Trésor peut lui attribuer. Le contrôleur général a le rang d'un sous-chef de ministère et en possède tous les pouvoirs".

3. Objectif du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion a pour objectif de voir à l'établissement et au maintien de pratiques de gestion valables au sein de l'administration fédérale, par l'élaboration de politiques et de normes en matière de planification, de rapports et de contrôles financiers et opérationnels, et par la promotion et le contrôle des perfectionnements apportés par les ministères et les organismes à leurs pratiques de gestion financière et opérationnelle.

4. Description du Programme

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion comprend trois activités qui englobent tout le travail du Bureau du Contrôleur général.

L'activité "Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion" a pour objet d'établir et de maintenir, au sein de l'administration fédérale, un système de comptabilité et de rapports valables concernant les finances et la gestion. Cela nécessite l'élaboration, le maintien et l'interprétation de politiques en matière de finances, de comptabilité et de rapports connexes, y compris les politiques sur la forme et la teneur du Budget des dépenses et des Comptes publics et l'établissement de normes pour l'élaboration des systèmes financiers, la mise en oeuvre des révisions de la forme du Budget des dépenses et des Comptes publics; et la participation au recrutement et au perfectionnement professionnel des agents financiers.

L'activité "Pratiques et méthodes de gestion" a pour objet de favoriser l'établissement et le maintien par les ministères et organismes de processus et de systèmes de gestion valables concernant la planification stratégique et opérationnelle de même que les examens qui s'y rattachent. Cette activité englobe la mise en oeuvre des projets de perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) et l'établissement par les ministères et organismes de services satisfaisants d'évaluation de programmes et de vérification interne.

L'activité "Administration" a pour objet de fournir des services de soutien aux deux activités susmentionnées. Les services fournis comprennent la planification, l'évaluation et la coordination à l'échelle du ministère; les services de secrétariat et le soutien direct du contrôleur général; et les services du personnel, ainsi que les services financiers, linguistiques et administratifs.

B. Etat financier récapitulatif par activité

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	Prévu	1983-1984	Différence
Comptabilité et établissement de rapports en matière de finances et de gestion	5,190	4,869	321	
	4,885	4,808	77	
	1,362	2,117	(755)	
Administration	11,437	11,794	(357)	
Années-personnes autorisées	156	170	(14)	

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion s'acquitte des responsabilités confiées au Contrôleur général du Canada par la loi et le Conseil du Trésor. En vertu du mandat qui lui est confié par le gouvernement, le Bureau du Contrôleur général est chargé d'élaborer et de mettre en oeuvre des pratiques de gestion pertinentes au sein du gouvernement fédéral et d'enraciner dans les ministères les infrastructures qui s'imposent pour le fonctionnement efficace du système de gestion des secteurs de dépenses. Cela nécessite l'élaboration et l'application de politiques concernant la comptabilité et les rapports financiers et de gestion, l'évaluation de programmes et la vérification interne. Le programme a aussi pour objet de fournir de l'aide aux ministères et organismes dans l'élaboration et la mise en oeuvre de plans d'action pour l'amélioration des pratiques de gestion et la surveillance des résultats atteints.

Le Bureau du Contrôleur général est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. L'autre organisme est le Secréariat du Conseil du Trésor, dirigé par le secrétaire du Conseil du Trésor. Le contrôleur général et le secrétaire relèvent du président du Conseil du Trésor.

A. Points saillants

Le Programme des pratiques et contrôles de gestion, pour répondre à ses responsabilités permanentes et pour accentuer davantage son importance en matière d'élaboration de la politique financière, d'améliorations de la gestion au sein des ministères et d'appui en gestion aux autres organismes centraux, a établi les objectifs particuliers suivants pour 1984-1985:

- Atteindre 85 % de la mise en oeuvre du perfectionnement des pratiques et contrôles de gestion (PPCG) et terminer presque entièrement cette tâche d'ici 1985-1986.
- Faire passer de 10 à 26 le nombre de ministères dotés d'une fonction satisfaisante d'évaluation de programmes et aider neuf autres ministères à progresser suffisamment pour que leur fonction d'évaluation de programmes soit pleinement établie d'ici à la fin de 1985-1986.
- Porter de 25 à 38 le nombre de ministères dotés d'une fonction satisfaisante de vérification interne et aider 11 autres ministères à progresser suffisamment pour que d'ici à un an cette fonction soit pleinement établie.
- Terminer la mise en oeuvre de la Partie III du Budget des dépenses pour tous les ministères et organismes et terminer le remaniement de la Partie II du Budget des dépenses, de concert avec le Secrétaire du Conseil du Trésor afin d'en permettre le dépôt en février 1985.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée de dépenser \$10,444,000 au titre du Programme des pratiques et contrôles de gestion. Les autres dépenses, évaluées à \$993,000 pour les pensions et les autres avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation statutaire existante.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

	1984-1985	1983-1984	Différence
	\$	\$	\$
Credit 25 - Pratiques et contrôles de gestion - Dépenses du Programme	10,444,000	10,772,000	(328,000)
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	993,000	1,022,000	(29,000)
Total du Programme	11,437,000	11,794,000	(357,000)

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Section I

Aperçu du Programme

1-4

- A. Points saillants
- B. État financier récapitulatif par activité
- C. Données de base

1-5
1-6

- 1. Introduction
- 2. Mandat statutaire
- 3. Objectif du Programme
- 4. Description du Programme
- 5. Plan d'exécution du Programme
- D. Perspective de planification
- 1. Contexte
- 2. Initiatives
- 3. Efficacité du Programme
- 4. Données sur le rendement et justification des ressources

1-6
1-7
1-7
1-7
1-7
1-8
1-9
1-9
1-10
1-11

Section II
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
- 1. Dépenses par article
- 2. Dépenses en personnel
- 3. Subventions et contributions
- B. Analyse des coûts

1-13
1-14
1-14
1-15

Le présent plan de dépenses a pour but de servir de document de référence pour les députés et les sénateurs. Il contient plusieurs niveaux de ventilation afin de répondre aux différents besoins de ceux qui le liront.

Ce document comporte deux chapitres. Ils présentent le plan de dépenses pour chaque programme du Ministère. Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le programme particulier que l'on décrit. Cette façon de procéder a pour but de faire la liaison avec les documents du Budget des dépenses.

Le premier plan de dépenses des programmes est divisé en deux sections. La section I présente un aperçu du programme et un résumé de ses plans actuels et de ses résultats. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les dépenses par article, renseignements dont le lecteur peut avoir besoin pour mieux comprendre le programme. Étant donné la nature du deuxième programme, tous les renseignements le concernant sont présentés dans une seule section.

Ce document a pour but de faciliter la consultation des renseignements particuliers dont le lecteur peut avoir besoin. Une table des matières générale énumère les différents chapitres et des tables des matières détaillées précèdent chaque programme. En outre, le document fait de nombreux renvois afin de permettre au lecteur de trouver de plus amples détails sur les points qui l'intéressent plus particulièrement.

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencçant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repêcher les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'écrit sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1985-III-71
Canada: \$3.00
à l'étranger: \$3.60

Prix sujet à changement sans avis préalable

**Conseil du Trésor
du Canada
Contrôleur général**

**Budget
des dépenses
1984-1985**

Partie III

Plan de dépenses



CA1
FN
-E 77

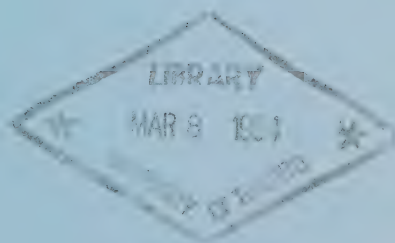
Treasury Board of Canada Secretariat

1984-85 Estimates



Part III

Expenditure Plan



The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1985-III-70
ISBN 0-660-52515-1

Canada: \$9.00
Other countries: \$10.80

Price subject to change without notice

1984-85 Estimates

Part III

Treasury Board of Canada
Secretariat

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document; as such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its readers.

It has been designed to give easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the various chapters, and detailed tables of contents are provided for each program.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the Secretariat; the other four present the Program Expenditure Plans for each of the Secretariat's programs.

The Estimates schedules, immediately following the Table of Contents, are included to provide continuity between Part II of the Estimates and the Expenditure Plan.

Table of Contents

Departmental Summary	1-1
Central Administration of the Public Service Program	2-1
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	3-1
Employer Contributions to Insurance Plans Program	4-1
Temporary Assignments Program	5-1

Departmental Summary

Role and Responsibilities

The Treasury Board is a committee of the Queen's Privy Council for Canada. The Board consists of the President of the Treasury Board, the Minister of Finance and four other Ministers who are nominated from time to time by the Governor in Council.

The Treasury Board Secretariat is one of two organizations serving the Treasury Board. The other is the Office of the Comptroller General of Canada. Both the Secretary and the Comptroller General report to the President of the Treasury Board.

The Treasury Board Secretariat is the administrative arm of the Treasury Board. The Secretariat, headed by the Secretary, operates under the broad authority of Sections 3-7 of the Financial Administration Act, as well as other acts, and supports the Treasury Board as the general manager and employer of the Public Service. With this mandate, the Secretariat is responsible for recommending and providing advice to the Treasury Board on policies, directives, regulations and program expenditure proposals in respect of the management of the government's financial, human and materiel resources and is concerned with initiatives, issues and activities that cut across all policy sectors of the government.

Departmental Organization and Programs

The Treasury Board Secretariat consists of four branches and four Programs. This Departmental Expenditure Plan describes these Programs, which are summarized briefly below.

Central Administration of the Public Service: This consists of five activities, four of which provide advice and develop policies in the areas of expenditure management, personnel management, administrative policy and official languages; the fifth provides departmental administration. This program also provides the resources to administer the other three programs of the Secretariat.

Government Contingencies and Centrally Financed Programs: This provides funds to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not provided for otherwise. It also provides resources to cover the costs of a limited number of centrally financed programs.

Employer Contribution to Insurance Plans: This provides funds for contributions by the government, as employer, with respect to employee insurance and benefit plans.

Temporary Assignments: This provides a pool of executives and senior officers used to carry out high priority temporary assignments in other departments and agencies on a cost-recoverable basis.

Figure 1: Relationship of Organization to 1984-85 Program Expenditures (\$000)

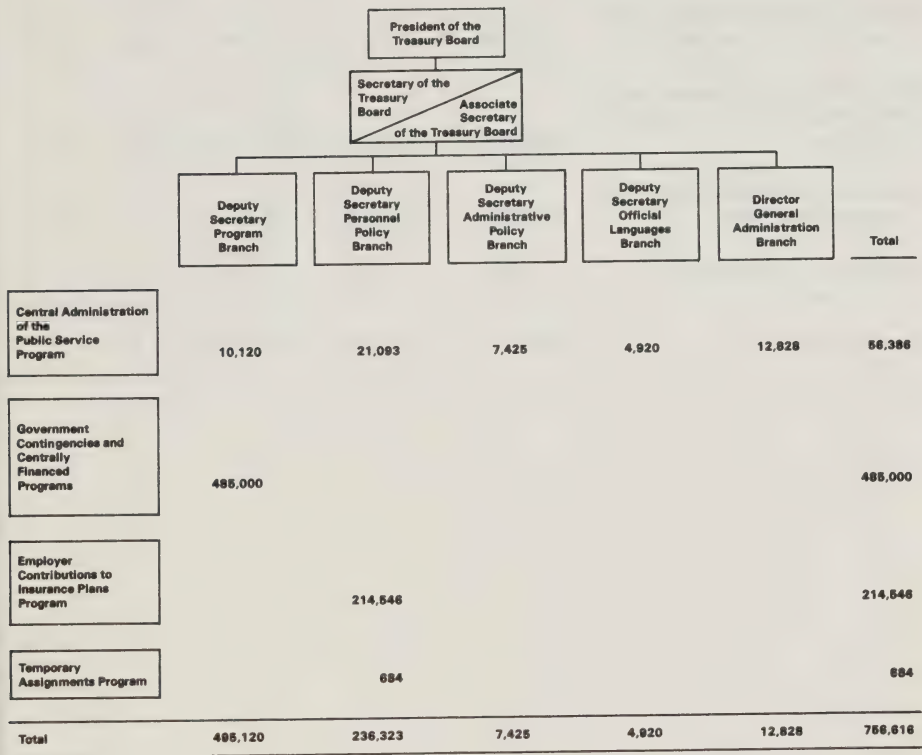


Figure 2: Departmental Spending Plan by Program, 1984-85 (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change \$	%	For Detail See Page
Central Administration of the Public Service	56,386	52,677	3,709	7.0	2-3
Government Contingencies and Centrally Financed Programs	485,000	592,038	(107,038)	(18.1)	3-3
Employer Contributions to Insurance Plans	214,546	206,232	8,314	4.0	4-3
Temporary Assignments	684	659	25	3.8	5-3
Total Budgetary	756,616	851,606	(94,990)	(11.2)	

Central Administration of the
Public Service Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
--	-----

Section I Program Overview

A. Background	
1. Introduction	2-5
2. Legal Mandate	2-5
3. Program Objective	2-5
4. Program Organization for Delivery	2-5
B. Planning Perspective	
1. Environment	2-6
2. Initiatives	2-6
3. Program Effectiveness	2-7

Section II Analysis by Activity

A. Expenditure Management	2-8
B. Personnel Management	2-10
C. Administrative Policy	2-12
D. Official Languages	2-14
E. Departmental Administration	2-15

Section III Supplementary Information

A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-16
2. Personnel Expenditures	2-17
B. Cost Analysis	2-17

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

The Treasury Board Secretariat requests the authority to spend \$52,106,100, to operate the Central Administration of the Public Service Program during the 1984-85 fiscal year. The remaining expenditures, estimated at \$4,279,500 for contributions to employer benefit plans and the Minister's salary and motor car allowance, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 1 - Central administration of the Public Service - Program expenditures including payments to retired public servants and the estates of deceased public servants where awards for suggestions or meritorious contributions are approved, payments in accordance with the Incentive Award Plan of the Public Service of Canada and the grants listed in the Estimates	52,106,100	48,741,000	3,365,100
(As previously approved in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Statutory - President of the Treasury Board - Salary and Motor Car Allowance	40,500	39,100	1,400
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	4,239,000	3,897,000	342,000
Total Program	56,385,600	52,677,100	3,708,500

Section I Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Central Administration of the Public Service Program provides the human and financial resources for all operations of the Secretariat. The Secretariat assists the Treasury Board in reviewing and approving service-wide policies, guidelines and directives governing the management of the Public Service and submissions from individual departments and agencies.

2. Legal Mandate

The principal legislative authorities for the Treasury Board are the Financial Administration Act and the Public Service Staff Relations Act. The Treasury Board is also authorized by the Governor in Council to implement certain provisions of the Official Languages Act as it applies to the Public Service, the Public Service Superannuation Act, the Supplementary Retirement Benefits Act and other superannuation acts. As well, the Board is assigned responsibilities in a number of other acts, usually as part of an approval process.

3. Program Objective

The objective of the Central Administration of the Public Service Program is to support the Treasury Board in performing its statutory responsibilities for the management of the Government's financial, human and materiel resources.

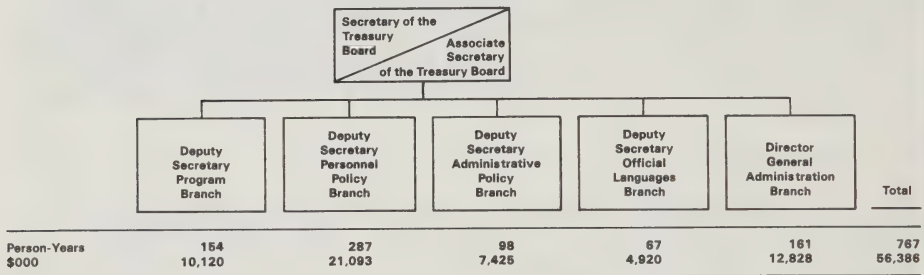
4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The Central Administration of the Public Service Program is composed of five activities: Expenditure Management, Personnel Management, Administrative Policy, Official Languages, and Departmental Administration.

Organization Structure: Figure 1 shows the reporting relationship of the five branches of the Secretariat and their corresponding resources. The branches and the activity structure have a one-to-one relationship.

The Administration Branch provides common services to the Secretariat, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance. The funds shown under the Administration Branch include the costs of the Offices of the President and the Secretary, the Communications Division, direct support services and the Treasury Board Secretariat's share of the administrative services.

Figure 1: 1984-85 Resources by Organization/Activity (\$000)



B. Planning Perspective

1. Environment

The Treasury Board, as the general manager and employer of the Public Service, responds to government priorities which reflect social and economic concerns of the country.

2. Initiatives

The initiatives which the Secretariat will pursue during 1984-85 involve a number of general areas of concern:

Main Estimates Revision: The Secretariat will be revising the format and content of Part II of the Main Estimates during 1984-85. It is expected that Part II will concentrate on the purpose for which appropriations are required in terms of program objectives and the activities through which these objectives are being achieved. More detailed information, such as the cost of goods and services required, lists of capital projects and personnel requirements, will be relocated to Part III of the Estimates.

Task Force on Crown Corporations: This Task Force was established in 1983 to develop legislation and procedures to provide for the control and accountability of Crown corporations.

Affirmative Action: The Secretariat is directing the implementation of the government's affirmative action policy and the application of the principle of equality of employment in the federal Public Service for all Canadians. Special measures have been established during 1983-84 in order to facilitate entry into the Public Service, and the development and promotion thereafter, of women, indigenous people, handicapped persons and minority groups.

Task Force on Informatics: The Task Force, established in 1983, is concerned with the application of technologies of traditional electronic data processing, telecommunications, electronic office automation and their interconnection. The goal is to develop up-to-date policies and procedures to guide and assist departments.

Common Services Review Board: The Board has been established with a supporting secretariat to tender advice and recommendations to the Treasury Board on policy issues pertaining to the management and operations of common service organizations.

3. Program Effectiveness

For the most part, program effectiveness is measured by the adequacy of the approved policies in the areas of personnel management, official languages and the management of materiel and services. These policies are reviewed on a continuous basis within a formal program evaluation function in the Secretariat.

Section II

Analysis by Activity

A. Expenditure Management

Objective

On the basis of the analysis of departmental plans and programs and within the context of the Policy and Expenditure Management System, to recommend to the Government the acceptance or modification of specific expenditure proposals, in order to:

- o reflect the priorities which the government assigns to the objectives;
- o increase the effectiveness of existing and proposed programs;
- o increase the efficiency with which the person-year resources, facilities, equipment, materials and supplies are used in the operation of programs; and
- o develop the Estimates for the approval of Parliament.

Resource Summary

Figure 2: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Program Analysis	5,434	93	4,963	93	471	-
Expenditure Analysis						
and Estimates	3,496	47	3,241	47	255	-
Management	1,190	14	1,179	14	11	-
	10,120	154	9,383	154	737	-

Description

This activity is the responsibility of the Program Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has three sub-activities.

Program Analysis: analyses programs and reviews multi-year operational plans in order to provide advice to the Treasury Board on the allocation of resources and also communicates to departments, agencies and Crown corporations the policies, directives and decisions of the Treasury Board which affect the use and level of resources.

Expenditure Analysis and Estimates: maintains an up-to-date account of government expenditures, provides technical support in matters of Estimates and internal electronic data processing systems, provides instructions to departments on the preparation of Multi-Year Operational Plans (MYOP) and Main Estimates submissions and publishes the Main Estimates.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities of the Branch.

B. Personnel Management

Objective

To develop, communicate and evaluate personnel policies, regulations, standards, and terms and conditions of employment needed to secure and retain human resources required to carry out government programs.

Resource Summary

Figure 3: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
General Personnel Management	4,396	68	4,229	67	167	1
Staff Relations and Compensation	5,473	90	5,147	90	326	-
Organization and Classification	8,448	83	8,261	89	187	(6)
Human Resources	1,985	33	1,987	30	(2)	3
Management	791	13	749	13	42	-
	21,093	287	20,373	289	720	(2)

Description

This activity is the responsibility of the Personnel Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has five sub-activities.

General Personnel Management: develops and implements policies and provides advice on matters related to health and safety, pensions, benefits, and executive and management compensation, and is responsible for the Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Staff Relations and Compensation: negotiates and administers collective agreements, consultations and grievances, develops and implements proposals to improve the collective bargaining process, and carries out compensation analysis and research.

Organization and Classification: develops and implements policies and provides advice on matters related to the organization of government departments, standards for classification and the training of classification personnel, the development of pay administration policies and government-wide personnel information systems to support the Treasury Board and departments in the management of the personnel function; is responsible for the Temporary Assignments Program.

Human Resources: develops and implements policies, and provides advice, on matters related to equal opportunities and affirmative action programs, training programs and human resources management.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and coordinates the activities, including the program evaluation function for the Branch.

C. Administrative Policy

Objective

To develop, communicate and evaluate administrative and information policies, regulations, standards and systems in order to ensure probity and prudence in the acquisition and use of materiel and services required to provide effective support to government programs.

Resource Summary

Figure 4: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Policy Development and Revision	2,192	33	2,000	30	192	3
Policy Implementation and Review	2,341	30	2,154	30	187	-
Planning and Evaluation	1,045	14	992	14	53	-
Incentive Awards	788	5	763	5	25	-
Regulatory Reform	706	10	683	10	23	-
Common Services Review Board	179	3	-	-	179	3
Management	174	3	178	3	(4)	-
	7,425	98	6,770	92	655	6

Description

This activity is the responsibility of the Administrative Policy Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has six sub-activities.

Policy Development and Revision: develops and revises policies dealing with materiel, real property, services and information management systems. It is also responsible for the development of administrative policies related to the Access to Information and Privacy Acts.

Policy Implementation and Review: reviews departmental submissions to the Treasury Board, monitors selected policies and maintains the Branch's Submission Information System.

Planning and Evaluation: conducts evaluations of selected policies on a five-year cyclical basis and special studies as required. It also publishes the Administrative Policy Manual and provides advice to departments on socio-economic impact analysis of new major government regulations relating to health, safety and fairness.

Incentive Awards: includes the Incentive Awards Board Secretariat, which is responsible for the administration of the Incentive Award Program for the Public Service.

Common Services Review Board: includes the Common Services Review Board (CSRB) secretariat, which advises the CSRB, itself an independent advisory committee of senior officials formed to advise the Treasury Board Ministers on the resolution of common services issues.

Regulatory Reform: includes the Office of the Coordinator of Regulatory Reform, which is responsible for the coordination of and liaison with departments, agencies and private sector groups involved in the regulatory reform process.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and the coordination of activities for the Branch.

D. Official Languages

Objective

To develop, communicate and evaluate Official Language policies and programs within the federal Public Service.

Resource Summary

Figure 5: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operations	1,220	24	1,180	24	40	-
Policy	411	8	397	8	14	-
Evaluation and Audit	2,643	24	2,446	24	197	-
Management	646	11	712	11	(66)	-
	4,920	67	4,735	67	185	-

Description

This activity is the responsibility of the Official Languages Branch, which is headed by a Deputy Secretary who reports directly to the Secretary of the Treasury Board. The activity has four sub-activities.

Operations: ensures that the Official Languages policies and programs are effectively implemented in departments, agencies and Crown corporations.

Policy: develops policies, interprets their intent and application, determines their impact, and effects the necessary adjustments to implement the Official Languages Act and government policy.

Evaluation and Audit: develops and maintains information systems and administrative procedures, ensures compliance with mandatory policy provisions, defines performance indicators, evaluates progress towards government objectives and provides advice to departments, agencies and Crown corporations on data management, audit and evaluation of the Official Languages program.

Management: includes the Deputy Secretary's Office, which provides executive direction and the coordination of activities for the Branch.

E. Departmental Administration

Objective

To provide senior executive direction and information, financial, personnel and administrative services for the Secretariat.

Resource Summary

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Administration	12,828	161	11,416	163	1,412	(2)

Description

This activity includes provision for the offices of the President, the Secretary, the Communications Division and the Administration Branch.

The Communications Division provides writing, editing and advisory services for speeches, news releases, publications, public relations and communication strategies produced on behalf of the Secretariat and the Office of the Comptroller General.

The Administration Branch provides the requisite financial, personnel and administrative services on a joint basis to the Treasury Board Secretariat, the Office of the Comptroller General and the Department of Finance.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 7: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	32,645	30,227	28,043
Contributions to employee benefit plans	4,239	3,897	4,042
Other personnel costs	2	2	38
	36,886	34,126	32,123
Goods and services			
Transportation and communi- cations	1,028	974	730
Information	2,034	1,956	1,086
Professional and special services	8,506	8,742	6,403
Rentals	401	257	138
Purchased repair and upkeep	64	7	5
Utilities, materials and supplies	342	244	214
Administrative services (Finance)	6,608	5,830	5,776
All other expenditures	369	400	352
	19,352	18,410	14,704
Total operating	56,238	52,536	46,827
Grants, contributions and other transfer payments	148	141	128
Total expenditures	56,386	52,677	46,955

2. Personnel Expenditures

Figure 8: Authorized Person-Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management	131	114	106	47,960 - 93,040	64,900
Scientific and Professional	33	36	33	14,570 - 62,880	50,200
Administrative and Foreign Service	374	366	378	13,330 - 55,226	45,300
Technical and Operational	13	13	12	12,033 - 53,030	32,200
Administrative Support	216	236	235	12,034 - 30,231	21,300

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group.

B. Cost Analysis

Figure 9: Program Cost for 1984-85 (\$000)

	Gross 1984-85 Operating Expenditures	Less Revenue	Add* Other Costs	Total Net Cost 1984-85	Total Net Cost 1983-84
Central Adminis- tration of the Public Service	56,386	1,575**	9,001	63,812	60,696

*Services provided without charge by other departments

**Revenue from miscellaneous sources

Government Contingencies and
Centrally Financed Programs
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	3-4
--	-----

Section I Program Overview

A. Background	
1. Introduction	3-5
2. Legal Mandate	3-5
3. Program Objective	3-5
4. Program Organization for Delivery	3-5
B. Planning Perspective	
1. Environment	3-6
2. Program Effectiveness	3-6

Section II Analysis by Activity

A. Government Contingencies	3-7
B. Employment Initiatives	3-9

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates for \$485,000,000 to operate the Government Contingencies and Centrally Financed Programs during the 1984-85 fiscal year.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 5 - Government Contingencies - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes for payroll and other requirements and to provide for miscellaneous minor and unforeseen expenses not otherwise provided for including awards under the Public Servants Inventions Act and authority to re-use any sums allotted for non-paylist requirements and repaid to this appropriation from other appropriations (As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	315,000,000	315,000,000
Vote 10 - Employment Initiatives - Subject to the approval of the Treasury Board, to supplement other votes and to provide resources to cover costs in connection with the employment of persons and the summer employment of and summer activities for students (Program as previously approved in Appropriation Act No. 2, 1983-84)	170,000,000	277,038,000	(107,038,000)
Total Program	485,000,000	592,038,000	(107,038,000)

Section I Program Overview

A. Background

1. Introduction

The Government Contingencies and Centrally Financed Programs exist to provide a capability to finance items which cannot be foreseen when the Main Estimates are prepared. As well, it funds special employment programs which are co-ordinated through the Treasury Board as the employer of the Public Service. These funds are available to supplement all government programs.

Allotments made from the Contingencies Vote, with the exception of payroll adjustments, are recovered from departments through Supplementary Estimates subsequently tabled in Parliament. The Contingencies Vote provides a funding mechanism whereby departments and agencies can proceed to implement urgent policy decisions of Cabinet. Allotments for salary adjustments are not recovered from departments and agencies but remain as a supplement to the appropriation which has incurred the expenditure.

2. Legal Mandate

The principal legislative authorities are the Financial Administration Act and the Appropriation Act for each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Government Contingencies and Centrally Financed Programs is to provide funds for unforeseen and urgent expenditures which arise after the Main Estimates have been tabled and for centrally financed programs.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program is divided into two activities which reflect the different purposes for which funding is requested: Government Contingencies and Employment Initiatives.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. Decisions to allocate funds from the Contingencies Vote and for special employment purposes are made by the Treasury Board. Implementation of the decisions is the responsibility of the Deputy Secretary, Program Branch.

B. Planning Perspective

1. Environment

Government Contingencies: A major factor in determining the level of funding for government contingencies is the policy and expenditure management system and, in particular, the management of the policy reserves by the Policy Committees and the timing of approvals for new expenditures. Temporary financing is frequently proposed for items, the specific nature of which cannot be included in Main Estimates because they lack specific definition at that time.

Employment Initiatives: The level of funding for employment initiatives within the Public Service is determined by Cabinet in conjunction with the government's overall employment strategy.

2. Program Effectiveness

The provision by Parliament of funds for government contingencies to meet miscellaneous minor and unforeseen expenditures contributes to the efficient and orderly conduct of government business. It gives the executive the discretion and flexibility to respond quickly to urgent expenditure requirements, while maintaining the principles of Parliamentary control and executive accountability.

The provision of funding for centrally financed programs also contributes to the efficient and orderly conduct of government business. These programs provide a source of funds for departments and agencies to undertake projects which satisfy the objectives established by the government. While the breakdown by department is not known at the time the Main Estimates are put together, the nature and level of funding required is known. This approach allows departments and agencies the necessary time to develop and define the specific projects and their subsequent review and approval by the agency responsible for program delivery. At the present time Employment Initiatives is the only program being centrally funded.

Section II Analysis by Activity

A. Government Contingencies

Objective

To provide funding for increased salary costs arising out of negotiated and non-negotiated agreements and other payroll requirements not included in departmental Estimates and for urgent expenditures of a miscellaneous character which cannot be foreseen when Estimates are drawn up.

Resource Summary

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. All allotments from the Contingencies Vote during the course of the year have, by year end, been either reimbursed through Supplementary Estimates or transferred to supplement other votes for payroll adjustments. Any balance remaining lapses at the end of the fiscal year.

Description

The level of funding required for Government Contingencies is assessed in relation to the magnitude and complexity of approved government spending, the extent of Parliamentary control over discretionary re-allocation of approved expenditures by the executive, and the level and rate of increase in Public Service salaries.

Since the introduction of the current vote structure in 1970-71, an amount of approximately one per cent of the total of all budgetary votes in Main Estimates has been found to be an adequate level and an amount agreeable to Parliament.

With the introduction of the Policy and Expenditure Management System, the number of requests for temporary financing through the Contingencies Vote has been increasing. On the other hand, demands on the Vote resulting from Public Service pay increases have been substantially curtailed by the Public Service Compensation Restraint Act; therefore for the 1984-85 Estimates year, the requirement for contingency financing is expected to remain close to the historical level of one per cent of voted Main Estimates.

**Figure 1: Comparison of Resources to Main Estimates
Budgetary Expenditures (\$million)**

	1984-85	1983-84	1982-83
Budgetary Voted Expenditures	36,830	32,549	30,281
Government Contingencies	315	315	315
% of Budgetary Expenditures	0.9	0.9	1.0

B. Employment Initiatives

Objective

To provide funding for qualifying projects, approved during the fiscal year, which support the government's employment strategy.

Resource Summary

Figure 2: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85	Estimates* 1983-84	Change
New Employment Expansion and Development (NEED)	-	177,038	(177,038)
Student Summer and Youth Employment	170,000	100,000	70,000
	170,000	277,038	(107,038)

*Estimates as tabled in Parliament.

Because of the nature of this activity, the expenditures are not incurred directly against this account. During the course of the year all the funds are transferred to supplement other votes.

Description

The Employment Initiatives activity provides financing for projects within the Public Service which have received approval under the Employment and Insurance Program of Employment and Immigration Canada and which are centrally financed.

For performance information, refer to Employment and Immigration Canada, Part III, under the Employment and Insurance Program, Direct Job Creation activity.

Employer Contributions to
Insurance Plans Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
Section I	
Program Overview	
A. Financial Summary by Activity	4-5
B. Background	
1. Introduction	4-6
2. Legal Mandate	4-6
3. Program Objective	4-6
4. Program Organization for Delivery	4-7
Section II	
Analysis by Activity	
A. Public Service Insurance	4-8
B. Public Service Pensions	4-11
Section III	
Supplementary Information	
A. Cost Analysis	4-13

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$214,076,000 in support of the Employer Contributions to Insurance Plans Program. The remaining expenditures, estimated at \$470,000 for payments under earlier superannuation and retirement acts and under the Public Service Pension Adjustment Act, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 15 - Government's contributions to surgical-medical and other insurance payments, premiums and taxes determined on such bases and paid in respect of such persons and their dependants as Treasury Board prescribes who are described in Finance Vote 124, Appropriation Act No. 6, 1960, Finance Vote 85a, Appropriation Act No. 5, 1963 and Finance Vote 20b, Appropriation Act No. 10, 1964 and Government's contribution to pension plans, death benefit plans, and social security programs, health and other insurance plans for employees engaged locally outside Canada and to permit the payment to employees of their share of the premium reduction under subsection 64(4) of the Unemployment Insurance Act, 1971	214,076,000	227,477,000	(13,401,000)
(As previously provided in Appropriation Act No. 2, 1983-84)			
Statutory - Payments under earlier superannuation and retirement acts and under the Public Service Pension Adjustment Act (R.S.c. P-33)	470,000	522,000	(52,000)
Total Program	214,546,000	227,999,000	(13,453,000)

Section I
Program Overview

A. Financial Summary by Activity

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Public Service Insurance	226,153	215,627	10,526	4-8
Public Service Pensions	10,579	9,548	1,031	4-11
	236,732	225,175	11,557	
Less: Receipts Credited to the Vote				
Receipts from Revolving Funds	22,186	18,943	3,243	
	214,546	206,232	8,314	

Receipts are collected from revolving funds in accordance with Treasury Board policy, which requires revolving funds to include full costs, including all direct, indirect and overhead costs, in their accounts.

The increase in 1984-85 estimated expenditures over the 1983-84 forecast is the net result of the following:

- o an increase of \$1.1 million for pension and social insurance coverage for employees locally engaged outside Canada;
- o a net increase of \$3.0 million in estimated costs of health insurance;
- o an increase of \$3.4 million for the Manitoba provincial health payroll tax; and
- o an increase of \$.8 million for unemployment insurance premium rebates.

B. Background

1. Introduction

The Employer Contributions to Insurance Plans Program provides for the payment of the employer's share of costs for the health, income maintenance and other insurance plans applicable to employees for whom the Treasury Board is the designated employer under the Public Service Staff Relations Act or other authorities.

The insurance plans in place provide employees and their families with protection against financial loss in the event of illness, disability or death, at levels generally comparable to the protection provided by other employers in Canada. As well, the program provides funding for periodic non-discretionary payments which the government, as an employer, must make in accordance with the terms of the Unemployment Insurance Act and provincial legislation.

The program also provides for the payment of the employer costs of pension and social security plans to which employees of the Government of Canada, locally engaged abroad, are subject, as well as statutory payments under the Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts.

Benefit plans for the Public Service, which have evolved over the years, have been implemented to maintain the government's competitive position in the labour market. Some plans have been introduced by the government as a result of negotiations and agreements with labour unions. Other plans have been introduced to satisfy the obligations imposed by Canadian laws or to comply with local practice in the case of employees engaged in foreign countries. Changes to costs associated with these plans result primarily from actuarial adjustments required to maintain existing benefits, changes to insured populations, increases in salaries, revisions to benefits and, in the case of benefits for people employed by the Canadian Government in foreign countries, changes in the international monetary exchange rates.

2. Legal Mandate

The principal authorities under which the Treasury Board administers this program are the Financial Administration Act and the Appropriation Act of each fiscal year.

3. Program Objective

The objective of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is to provide for contributions by the government as employer in respect of employee insurance and benefit plans and programs and for payments made under certain residual pension plans.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: The program consists of two activities which reflect the different purposes for which expenditures are authorized: Public Service Insurance and Public Service Pensions. The Pensions activity encompasses only certain specific, centrally-funded plans, because contributions to benefit plans, such as those payable under the Public Service Superannuation Act, are disclosed within individual programs of all government departments.

Organization Structure: The costs of administering this program are included in the Central Administration of the Public Service Program. The administration of the Employer Contributions to Insurance Plans Program is the responsibility of the Assistant Secretary, General Personnel Management, who reports to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

Section II Analysis by Activity

A. Public Service Insurance

Objectives

To provide for the payment of the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums, for payments to or in respect of provincial health insurance plans, provincial payroll taxes and the employee's share of the unemployment insurance premium reduction.

Resource Summary

The Public Service Insurance Activity accounts for 95 per cent of the 1984-85 Employer Contributions to Insurance Plans Program.

Figure 2: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change
Surgical-Medical and other Insurances	156,213	149,983	6,230
Payments to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	8,884	8,076	808
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	613	546	67
Provincial Health Payroll Taxes	60,443	57,022	3,421
	226,153	215,627	10,526
Less: Receipts Credited to the Vote			
Receipts from Revolving Funds*	22,186	18,943	3,243
	203,967	196,684	7,283

*See page 4-5

Description

Surgical-Medical and Other Insurances: Parliament authorizes the government to share the premiums payable by employees for coverage under the Group Surgical-Medical Insurance Plan, the Disability Insurance Plan, the Public Service Management Insurance Plan, the Service Income Security Insurance Plan and the R.C.M.P. Group Long-Term Disability Insurance Plan. The government is also authorized to share the cost with employees of their provincial health insurance by paying part of the cost of premiums where applicable, or by making cash payments to employees where no premiums are levied.

The benefits package provided by the government to its employees is designed to be comparable with those provided by other employers, in order to attract and retain employees with the requisite skills. Expenditures are determined within the confines of regulations and directives which are established by the Treasury Board. To illustrate how expenditures increase, surgical-medical insurance premiums are adjusted actuarially to ensure that premiums remain adequate to finance the benefits, which are directly dependent upon medical and hospital care costs. Long term disability premiums are based on employees' insured salaries and, therefore, increase in accordance with salary increases. Thus, levels of expenditure regularly increase simply to maintain a specified level of benefits. Introduction of new benefits to maintain a competitive package would also increase expenditures.

The estimated expenditure for this item is an amalgamation of the estimates for a number of different plans and for different populations (Public Service employees, members of the Canadian Armed Forces and RCMP, pensioners, etc). The estimates for each plan are, in turn, based on various factors, depending on the particular characteristics of the plan. Those factors include the number of persons insured under the plan and the estimated annual turnover rate, the levels of premium or contribution rates, anticipated changes to those rates, and expected increases in insured salary levels where plan costs are salary related.

Payments to Employees of their Share of Unemployment Insurance Premium Reduction: The Unemployment Insurance Act provides for a reduced employer premium for employers who maintain certain levels of income for employees who are absent from work because of illness, on the condition that at least five-twelfths of the reduction is passed on to the employees. The government qualifies because of its sick leave policies and makes an annual cash payment to the concerned employees equivalent to five twelfths of the reduction granted to the employer in respect of them.

The estimated expenditure for this item is based on the anticipated amount of the premium reduction to be granted to the government, as employer, for the relevant years and on the number of employees and the level of their Unemployment Insurance premiums. The costs are estimated on employee populations of approximately 280,000 in the Public Service and 100,000 in the Armed Forces and RCMP.

Health and Other Insurance Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): Health plans are in effect for local people employed at diplomatic missions in some 35 countries. Premiums may be cost-shared with employees or fully paid by the government, depending on local practice. In addition a cost-shared Group Life Insurance Plan is in effect for employees locally-engaged in the United States.

Expenditures for this element are determined by the number of insurance plans in force, the number of insured employees, the level of benefits provided, and the extent to which the government contributes towards the plan costs. Insurance plans for locally-engaged employees are exempt from the provisions of the Public Sector Compensation Restriction Act. The costs are estimated on employee populations of approximately 450 in the United States and 1,300 in other countries.

Provincial Health Payroll Taxes: Under provincial legislation, Quebec and Manitoba impose payroll taxes on employers at a set percentage of the gross salaries paid in respect of all employees reporting for work at an establishment in those provinces. The government has agreed to pay the taxes on behalf of its employees, including members of the Canadian Forces and the Royal Canadian Mounted Police.

Four factors determine the expenditures for this purpose: the existence or introduction of provincial legislation imposing payroll taxes on employers; the level of the provincial tax; the government's agreeing to pay the tax; and the number of federal employees in the province and their salary levels. The Quebec Health Insurance Act imposes a 3 per cent tax. The Manitoba Health and Post-Secondary Education Levy Act imposes a 1.5 per cent tax which the government commenced paying in 1983-84.

Figure 3 shows historical and forecast expenditures for Public Service Insurance.

Figure 3: Public Service Insurance Expenditures (\$'000)

	Insurances	U.I. Premium Reduction	Locally- Engaged Premiums	Payroll Taxes
1977-78	93,353	4,019	125	36,321
1978-79	109,217	4,817	205	18,752
1979-80	105,055	7,526	225	21,289
1980-81	123,336	7,087	607	23,943
1981-82	123,840	8,036	395	52,797
1982-83	124,301	7,342	474	47,379
1983-84 (forecast)	149,983	8,076	546	57,022
1984-85 (forecast)	156,213	8,884	613	60,443

B. Public Service Pensions

Objective

To provide for payments under earlier superannuation and retirement acts, under the Public Service Pension Adjustment Act of 1959 and for employer costs of pension and social security plans to which employees engaged locally outside Canada are subject.

Resource Summary

The Public Service Pensions Activity accounts for 5 per cent of the 1984-85 Employer Contributions to Insurance Plans Program

Figure 4: Activity Expenditures (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	470	522	(52)
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	3,896	3,911	(15)
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6,213	5,115	1,098
	10,579	9,548	1,031

Description

Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts: This item provides for statutory increases in the pensions granted to certain public servants, members of the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police who retired prior 1953 and for the payment of pensions pursuant to earlier retirement Acts.

Expenditures under the Pension Adjustment Act are determined by adjustment factors specified in the act and by the size of the population to which the act applies. Adjusted pension payments recognize the reduction in real pension income brought about by inflation. Expenditures are decreasing in line with the reduction in the number of beneficiaries, now approximately 3,500.

Expenditures under earlier retirement acts are for pensions provided under those acts. There are now only six pensioners: the number decreases annually through deaths.

Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans: This item provides for employer contributions to a variety of pension schemes. The terms and conditions of contribution and levels of benefits vary from country to country. In some instances plans are fully integrated with existing national schemes; in others, they may provide a benefit to employees who are not otherwise covered by any plan.

This expenditure provides for Canada's participation, on behalf of locally-engaged employees, in worldwide or private pension plans and contributes to the maintenance of comparable employment standards, as well as meeting requirements of local practice and law. Amounts are specified in the individual country plans and can fluctuate from year to year with changes in the number of retirees, benefits chosen on retirement and other factors. Cost increases result from salary increases, annual pension escalation, population changes and plan improvements. These plans provide pension coverage to over 3,000 employees in 48 countries, as well as payment of pensions to former employees.

Social Security Plans for Employees Engaged Locally (outside Canada): This item provides for the cost of employer contributions to national social security plans which provide locally-engaged employees with benefits such as pensions, sickness and maternity payments, unemployment insurance, worker's compensation and family allowances.

These expenditures enable the government to provide comparable benefits and to comply with the legislative requirements of some 46 countries where Canada employs locally-engaged persons. Costs vary with salary increases and changes in contribution rates and ceilings under national social security plans. The cost is established by the provisions of each country's social security laws, so that Canada's expenditures are largely non-discretionary. The various plans provide coverage to over 2,500 employees.

Figure 5 shows historical and forecast expenditures for Public Service Pensions.

Figure 5: Public Service Pension Expenditures (\$000)

	Pension Adjust- ment and earlier retirement acts	Locally-Engaged Pension Plans	Locally-Engaged Social Security
1976-77	930	-	-
1977-78	886	805	1,407
1978-79	775	1,290	1,902
1979-80	713	1,275	2,383
1980-81	660	2,042	2,583
1981-82	564	2,458	2,409
1982-83	522	2,120	3,989
1983-84 (forecast)	522	3,911	5,115
1984-85 (forecast)	470	3,896	6,213

Section III

Supplementary Information

A. Cost Analysis

The Estimates for the Employer Contributions to Insurance Plans Program include those expenditures expected to be charged to the Program's voted and statutory appropriations.

In addition to these program costs, other statutory pension and insurance costs, such as the Public Service Superannuation Act, have been decentralized and are displayed throughout Part II of the Main Estimates under the description "Contributions to Employee Benefit Plans" for each program with salaries and wages expenditures. The program and decentralized statutory costs are shown here (Figure 6) to provide a better understanding of the overall costs of employee benefits.

Figure 6: Cost of Employee Benefits (\$ Millions)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
<hr/>			
Program Costs			
Surgical-Medical and other Insurances	156.2	173.2	124.3
Payments to Employees of their share of Unemployment Insurance Premium Reductions	8.9	7.1	7.3
Health and other Insurance Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	.6	.9	.5
Provincial Health Payroll Taxes	60.4	56.2	47.4
Public Service Pension Adjustment Act and earlier retirement acts	.5	.5	.5
Locally-Engaged (outside Canada) Pension Plans	3.9	3.9	2.1
Social Security Plans for Employees engaged locally (outside Canada)	6.2	5.1	4.0
Decentralized Costs			
Public Service Superannuation	370.0	328.0	363.5
Supplementary Retirement Benefits	491.0	442.0	388.0
Canada and Quebec Pension Plans	85.0	80.0	70.5
Death Benefits	7.0	6.0	6.5
Unemployment Insurance	189.0	174.0	100.4
	1,378.7	1,276.9	1,115.0

Other special statutory costs such as for Members of Parliament, the Canadian Armed Forces and the RCMP are included within the applicable department or agency.

Temporary Assignments Program
Expenditure Plan

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
--	-----

Section I Program Overview

A. Financial Summary	5-5
B. Background	
1. Introduction	5-6
2. Legal Mandate	5-6
3. Program Objective	5-6
4. Program Organization for Delivery	5-6
C. Planning Perspective	
Description	5-6

Section II Supplementary Information

A. Personnel Expenditures	5-8
B. Cost Analysis	5-8

**Extracts from Part II
of the Estimates**

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$330,000 in support of the Temporary Assignments Program. The remaining expenditures, estimated at \$354,000 for contributions to employee benefit plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	<u>\$</u>	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Budgetary			
Vote 20 - Temporary Assignments -			
Program expenditures and authority to spend revenue received during the year	330,000	318,000	12,000
(As previously approved in Appropriation Act No.2, 1983-84)			
Statutory - Contributions to			
Employee Benefit Plans	354,000	341,000	13,000
Total Program	684,000	659,000	25,000

Section 1
Program Overview

A. Financial Summary

Figure 1: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	2,720	2,624	2,421
Contributions to employee benefit plans	354	341	361
Goods and services			
Transportation and communications	21	20	6
Professional and special services	37	35	21
Total operating	3,132	3,020	2,809
Less: Receipts and revenue credited to the vote	2,448	2,361	2,180
Net expenditures	684	659	629
Authorized person-years	41	41	40

The Temporary Assignments Program operates on a partial cost-recovery basis whereby the direct costs of assignments are recovered from the host departments. The recovery rate is 88-90 per cent of the appropriated costs. The unrecovered balance results mainly from language and management training costs, leave, and time between assignments not charged to departments.

B. Background

1. Introduction

The Temporary Assignments Program provides a means to meet temporary requirements of departments and agencies at senior management and executive levels. Personnel are assigned to tasks or projects in departments, on request, eliminating the need to establish new positions and avoiding delays associated with the staffing process. Assignments often involve major policy and program revisions in light of changing economic or social conditions and improvements in the management of human and financial resources.

2. Legal Mandate

The Temporary Assignments Program (TAP) was established as a separate Program, as approved by the Treasury Board under the authority of the Financial Administration Act, in the 1976-77 Main Estimates. Prior to that time, it was operated as a pilot project, which began in 1974, under the Central Administration of the Public Service Program.

3. Program Objective

The objective of the Temporary Assignments Program is to provide executives and senior officers to carry out high priority temporary assignments in response to departmental and agency requests.

4. Program Organization for Delivery

The TAP is a single activity program. The administration of the program is the responsibility of the Assistant Secretary, Organization and Classification Division, who reports to the Deputy Secretary, Personnel Policy Branch.

C. Planning Perspective

Description

The number and quality of requests from departments remain high with about one in three requests for assistance being met.

Since its inception in 1974, the TAP members have completed a total of 344 assignments in 52 departments and agencies for an average of 38 assignments a year. In 1982-83, TAP management received 95 requests for assistance compared to 90 in 1981-82. The number of officers available permitted 30 new assignments to be undertaken. With the current level of resources it is expected that a similar number of assignments will be undertaken in 1984-85.

Assignments under way by policy field at year end were:

Figure 2: TAP Assignments by Policy Field

	Forecast 1983-84	1982-83	1981-82
Economic Development	15	6	11
Energy	2	-	-
Social Affairs	22	11	9
Justice and Legal	6	4	1
External Affairs	6	6	2
Services to Government	13	11	18
Total	64	38	41

Section II
Supplementary Information

A. Personnel Expenditures

Figure 3: Authorized Person-Years and Salary Provisions

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	84-85	83-84	82-83		
Management	39	39	30	47,960 - 93,040	66,972
Other	2	2	12	13,250 - 62,880	53,050

The person-year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person-years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person-years for the occupational group.

B. Cost Analysis

Figure 4: Program Cost for 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expenditures	Less Revenue	Add* Other Costs	Total Net Cost 1984-85	Total Net Cost 1983-84
Temporary Assignments	3,132	2,448	31	715	684

*Services provided without charge by other departments

A. Dépenses en personnel

Tableau 3: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	84-85 83-84 82-83		échelle de traitement actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
Gestion	39	39	30	47,960 - 93,040
Autre	2	2	12	13,250 - 62,880
				53,050

La colonne des années-personnes présente la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts salariaux estimatifs du traitement de base y compris une provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et les réclassifications, divisé par le nombre d'années-personnes pour le groupe professionnel.

B. Analyse des coûts

Tableau 4: Coût du Programme pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses	Moins	recettes	coûts	Coût	Coût
de fonction-	nement pour	autres	1984-1985	net pour	net pour
		Plus*		1984-1985	1983-1984
				total	total
				Coût	Coût
Affectations temporaires	3,132	2,448	31	715	684

*Services dispensés sans frais par les autres ministères

Depuis l'instauration du PAT en 1974, il y a eu 344 affectations dans 52 ministères et organismes, soit, en moyenne, 38 affectations par année. En 1982-1983, le PAT a reçu 95 demandes d'aide comparativement à 90, en 1981-1982. Le nombre d'agents disponibles n'a permis que 30 nouvelles affectations. Compte tenu du niveau actuel des ressources, on prévoit le même nombre d'affectations en 1984-1985.

Voici quelles étaient les affectations en cours, par domaine de politique, à la fin de l'année:

Tableau 2: Affectations par domaine de politique en vertu du PAT

	Prévues 1983-1984	1982-1983	1981-1982
Développement économique	15	6	11
Énergie	2	-	-
Affaires sociales	22	11	9
Justice et questions juridiques	6	4	1
Affaires extérieures	6	6	2
Services au gouvernement	13	11	18
Total	64	38	41

B. Données de base

1. Introduction

Le Programme d'affectations temporaires fournit les moyens de répondre aux besoins temporaires des ministères et organismes aux niveaux de la haute gestion et des cadres. Sur demande, le personnel est affecté à des tâches ou à des projets dans les ministères, ce qui supprime la nécessité d'établir de nouveaux postes et évite les retards causés par le processus de dotation. Les affectations comportent souvent des révisions majeures de politiques et de programmes, compte tenu de l'évolution de la situation économique et sociale et des améliorations apportées à la gestion des ressources humaines et financières.

2. Mandat statutaire

Le Programme d'affectations temporaires (PAT) a été établi en tant que programme distinct (approuvé par le Conseil du Trésor en vertu de la Loi sur l'administration financière) dans le Budget des dépenses principal de 1976-1977. Auparavant, il fonctionnait depuis 1974 comme projet pilote, en vertu du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme d'affectations temporaires est de fournir des cadres et des hauts fonctionnaires pour accomplir provisoirement des tâches hautement prioritaires, en réponse à des demandes de ministères et d'organismes.

4. Plan d'exécution du Programme

Le PAT comprend une seule activité. Le secrétariat adjoint de la Division de l'organisation et de la classification de la Direction de la politique du personnel est chargé de l'exécution du programme.

C. Perspective de planification

Description

Le nombre et la qualité des demandes émanant des ministères demeurent élevés, environ un tiers de ces demandes d'aide sont acceptées.

A. Etat financier récapitulatif

Tableau 1 : Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		1984-1985		1983-1984		1982-1983	
		Prévues		Réelles			
Personnel	Traitements et salaires	2,720	2,624	2,421			
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	354	341	361			
Biens et services	Transports et communications	21	20	6			
	Services professionnels et spéciaux	37	35	21			
Total des dépenses de fonctionnement		3,132	3,020	2,089			
Moins: Recettes à valoir sur le crédit		2,448	2,361	2,180			
Dépenses nettes		684	659	629			
Années-personnes autorisées		41	41	40			

Le Programme d'affectations spéciales fonctionne d'après le principe de la récupération partielle des coûts, selon lequel les coûts directs des affectations sont récupérés des ministères d'accueil. Le taux de récupération est de 88 à 90 pour cent des coûts imputés. Le solde non récupéré découle principalement des frais de formation linguistique et de formation en gestion, des congés et des temps morts entre les affectations qui ne sont pas imputés aux ministères.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Dans le présent Budget des dépenses, on demande l'autorisation de dépenser \$330,000 pour le Programme d'affectations temporaires. Les dépenses restantes, évaluées à \$354,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu des autorisations existantes prévues par les lois.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

	1984-1985	1983-1984	Différence
Budgétaire	\$	\$	\$
Credit 20 - Affectations temporaires - Dépenses du Programme et autorisation de dépenser les recettes de l'année	330,000	318,000	12,000
(Tel que déjà prévu dans la Loi No. 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)			
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	354,000	341,000	13,000
Total du Programme	684,000	659,000	25,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

5-4

Section I

Aperçu du Programme

5-5

A. État financier récapitulatif

5-6

B. Données de base

5-6

1. Introduction

5-6

2. Mandat statutaire

5-6

3. Objectif du Programme

5-6

4. Plan d'exécution du Programme

5-6

C. Perspective de planification

Description

Section II

Renseignements supplémentaires

5-8

A. Dépenses en personnel

5-8

B. Analyse des coûts

Plan de dépenses du
Programme d'affectations
temporaires
1984-1985

A. Analyse des coûts

Le Budget des dépenses pour le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance comprend les dépenses budgétaires dont on prévoit l'imputation aux crédits du programme approuvés et prévus par une loi.

En plus des coûts pour ce programme, d'autres coûts relatifs aux pensions et aux assurances prévus par une loi, telle que la Loi sur la pension de la Fonction publique, ont été décentralisés et sont présentés dans la Partie II du Budget principal sous le titre "Contributions aux régimes d'avantages sociaux" des employés pour chaque programme, avec les dépenses touchant les traitements et les salaires. Le programme et les coûts décentralisés prévus par une loi sont présentés au tableau 6 des employés afin de faciliter la compréhension du coût global des avantages sociaux des employés.

Tableau 6: Coûts des avantages sociaux des employés
(en millions de dollars)

Coûts des programmes	Budget des dépenses		
	1983-1985	Prévues	Réal
	1983-1984	1982-1983	
Régimes d'assurance chirurgie-médicale et autres	156.2	173.2	124.3
Paiements aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage	8.9	7.1	7.3
Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés			
recrutés sur place (à l'étranger)	.6	.9	.5
Impôts provinciaux sur la masse salariale	60.4	56.2	47.4
Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois sur la retraite	.5	.5	.5
Régimes de pensions des employés recrutés sur place (à l'étranger)	3.9	3.9	2.1
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (à l'étranger)	6.2	5.1	4.0
Coûts décentralisés			
Pension de retraite de la Fonction publique	370.0	328.0	363.5
Prévisions de retraite supplémentaires	491.0	442.0	388.0
Régime de pensions du Canada et Régime des rentes du Québec	85.0	80.0	70.5
Prévisions de décès	7.0	6.0	6.5
Assurance-chômage	189.0	174.0	100.4
	1,378.7	1,276.9	1,115.0

Les autres coûts des pensions spéciales prévus par une loi, telles que celles des membres du Parlement, des Forces armées canadiennes et de la GRC, figurent dans le budget du ministère ou de l'organisme en cause.

Le tableau 5 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les pensions de la Fonction publique.

Tableau 5: Dépenses pour les pensions de la Fonction publique (en milliers de dollars)

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois sur la retraite	Régimes de pensions des employés recrutés sur place	Sécurité sociale des employés recrutés sur place
1976-1977	930	-
1977-1978	886	805
1978-1979	775	1,290
1979-1980	713	1,275
1980-1981	660	2,042
1981-1982	564	2,458
1982-1983	522	2,120
1983-1984 (prévues)	522	3,911
1984-1985 (prévues)	470	3,896
		1,407
		1,902
		2,383
		2,583
		2,409
		3,989
		5,115
		6,213

Les dépenses autorisées en vertu de la loi sur la mise au point des pensions du service public sont déterminées par les facteurs de rajustement précisés dans la loi et par le nombre de personnes visées par cette loi. Les paiements de pension rajustés tiennent compte de la réduction du revenu réel des pensions découlant de l'inflation. Les dépenses qui s'élève actuellement à 3,500 personnes.

Les dépenses découlant des anciennes lois sur la retraite concernent les pensions qui doivent être payées en vertu de ces lois. Il n'y a actuellement que six retraités; ce nombre diminue tous les ans du fait des décès.

Régimes de pensions des employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer les contributions de l'employeur à de multiples régimes de pensions. Les modalités des contributions et les niveaux des prestations varient d'un pays à l'autre. Dans certains cas, les régimes sont pleinement intégrés aux régimes nationaux existants; dans d'autres cas, ils peuvent assurer des prestations aux employés qui ne sont par ailleurs couverts par aucun régime.

Cet élément permet au Canada de participer aux régimes de pensions internationaux ou privés pour le compte des employés recrutés sur place et contribue à maintenir des normes d'emploi comparables; il permet en outre de respecter l'usage et les exigences législatives du pays. Les montants payés sont stipulés dans les régimes particuliers de chaque pays et peuvent fluctuer d'une année à l'autre selon les variations dans le nombre de retraités, les prestations choisies au moment de la retraite et d'autres facteurs. Les augmentations des coûts découlent des augmentations salariales, du relèvement annuel des pensions, de l'évolution de l'effectif et des améliorations apportées aux régimes. Ces régimes protègent plus de 3,000 employés dans 48 pays, en plus d'assurer le paiement de pensions aux anciens employés.

Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Cet élément permet de payer le coût des contributions de l'employeur aux régimes de sécurité sociale nationaux qui assurent des prestations aux employés recrutés sur place, telles que les pensions, les prestations de maladie de maternité et d'assurance-chômage, les indemnités pour les accidents de travail et les allocations familiales.

Ces dépenses permettent au gouvernement de fournir des prestations comparables et de se conformer aux exigences législatives de quelque 46 pays où le Canada emploie des ressortissants locaux. Les coûts varient en fonction des augmentations de salaires, de l'évolution des taux des contributions et des plafonds des régimes nationaux de sécurité sociale. Ces coûts sont établis par les dispositions des lois sur la sécurité sociale de chaque pays et, de ce fait, les dépenses du Canada à ce chapitre échappent dans une large mesure à son contrôle. Les différents régimes assurent la protection de plus de 2,500 employés.

B. Pensions de la Fonction publique

Objectif

Permettre les paiements au titre des anciennes lois sur la pension et la retraite, en vertu de la loi sur la mise au point des pensions du service public de 1959 et le paiement de la quote-part de l'employeur du coût des régimes de pensions et de sécurité sociale auxquels sont assujettis les employés recrutés sur place à l'étranger.

Etat financier récapitulatif des ressources

L'activité «Pensions de la Fonction publique» représente 5 pour cent des dépenses du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1984-1985.

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Description	Budget des dépenses		Différence
	1984-1985	Prévues 1983-1984	
Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite	470	522	(52)
Régimes de pensions des employés engagés sur place (hors du Canada)	3,896	3,911	(15)
Régimes de sécurité sociale pour les employés recrutés sur place (hors du Canada)	6,213	5,115	1,098
	10,579	9,548	1,031

Loi sur la mise au point des pensions du service public et anciennes lois concernant la retraite: Cet élément permet les augmentations prévues par la loi dans le cas des pensions accordées à certains fonctionnaires, membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada qui ont pris leur retraite avant 1953; il permet aussi le paiement des pensions en vertu des anciennes lois sur la retraite.

Le tableau 3 présente les dépenses rétrospectives et prévues pour les régimes d'assurance de la Fonction publique.

Tableau 3: Dépenses relatives aux régimes d'assurance de la Fonction publique (en milliers de dollars)

Réduction des primes employés recrutés sur place	Assurances d'ass. chômage	Impôt sur la masse salariale
Primes des		
1977-1978	93,353	36,321
1978-1979	109,217	18,752
1979-1980	105,055	21,289
1980-1981	123,336	23,943
1981-1982	123,840	52,797
1982-1983	124,301	47,379
1983-1984 (prévues)	149,983	57,022
1984-1985 (prévues)	156,213	60,443
	8,884	
	8,076	546
	7,342	474
	8,036	395
	7,087	607
	7,526	225
	4,817	205
	4,019	125

Les prévisions pour ce poste sont fondées sur le montant prévu de la réduction des primes qui sera accordée au gouvernement, en tant qu'employeur, pour les années en cause et sur le nombre d'employés et le niveau de leurs primes d'assurance-chômage. Les coûts sont établis selon un effectif d'environ 280,000 fonctionnaires et 100,000 membres des Forces armées et de la GRC.

Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés recrutés sur place à l'étranger: Des régimes d'assurance-maladie protègent les ressortissants locaux employés dans les missions diplomatiques de quelque pays. Le coût des primes peut être partagé avec les employés ou être payé en totalité par le gouvernement, selon l'usage local. En outre, un régime collectif d'assurance-vie à coûts partagés est offert aux employés recrutés sur place aux États-Unis.

Les dépenses relatives à cet élément sont fonction du nombre de régimes d'assurance en vigueur, du nombre d'employés assurés, du niveau des prestations fournies et de la mesure dans laquelle le gouvernement verse des contributions à l'égard du coût du régime. Ces régimes d'assurance ne sont pas assujettis aux dispositions de la Loi sur les restrictions salariales du secteur public. Les coûts sont calculés selon un effectif approximatif de 450 employés aux États-Unis et de 1,300 employés dans les autres pays.

Impôts provinciaux sur la masse salariale: En vertu des lois provinciales, le Québec et le Manitoba perçoivent un impôt équivalant à un certain pourcentage des salaires bruts payés par les employeurs à l'égard de tous les employés qui se présentent au travail à un établissement situé dans ces provinces. Le gouvernement a accepté de payer ces impôts pour le compte de ses employés, y compris les membres des Forces armées canadiennes et de la Gendarmerie royale du Canada.

Les dépenses faites à cette fin dépendent de quatre facteurs: l'existence ou l'adoption d'une loi provinciale levant des impôts sur la masse salariale des employeurs; le niveau de l'impôt provincial; les gouvernements qui acceptent de payer cette taxe; et le nombre d'employés fédéraux dans la province ainsi que le niveau de leur traitement. La Loi sur l'assurance-maladie du Québec établit un impôt de trois pour cent; la Loi sur les prélèvements pour la santé et l'enseignement post-secondaire du Manitoba établit un impôt de 1.5 pour cent que le gouvernement a commencé à payer en 1983-1984.

Assurances chirurgicale-médicale et autres: Le Parlement autorise le gouvernement à partager le coût des primes que doivent payer les employés pour être assurés en vertu du régime collectif d'assurance chirurgicale-médicale, du régime d'assurance-invalidité, du régime d'assurance-accident, du régime d'assurance-maladie provienciale en payant, le cas échéant, une partie du coût des primes ou en faisant des versements en argent aux employés lorsqu'il n'est pas perçu de telles primes.

Les régimes de prestations que l'État offre à ses employés tendent à correspondre à ceux fournis pas les autres employeurs afin d'attirer et de retenir les employés qui possèdent les qualifications requises. Les dépenses sont calculées selon les règlements et directives établis par le Conseil du Trésor. Pour expliquer comment les dépenses augmentent, précisons que les primes d'assurance chirurgicale-médicale sont rajustées de façon actuarielle afin de garantir que les primes restent suffisantes pour financer les prestations, lesquelles directement dépendent du coût des soins médicaux et hospitaliers. Les primes d'assurance-invalidité de longue durée sont fondées sur le traitement assuré des employés et, en conséquence, augmentent en même temps que les traitements. C'est donc dire que les niveaux des dépenses augmentent de façon régulière simplement pour maintenir un niveau déterminé de prestations. L'attraction de nouveaux avantages pour offrir un ensemble de prestations permettrait de mieux soutenir la concurrence accroîtrait aussi les dépenses.

Les dépenses prévues pour ce poste sont un regroupement des prestations relatives à plusieurs régimes et à différents secteurs (fonctionnaires, membres des Forces armées et de la GRC, retraités, etc.). Les prévisions relatives à chaque régime sont, à leur tour, fondées sur différents facteurs, qui sont fonction des caractéristiques particulières du régime. Ces facteurs comprennent le nombre de personnes assurées en vertu du régime et le taux annuel estimatif de "roulement", les niveaux des primes ou les taux des cotisations, l'évolution prévue de ces taux et les augmentations prévues des niveaux de salaires assurés, lorsque les coûts du régime sont liés aux salaires.

Paiement aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage: La Loi sur l'assurance-chômage prévoit le paiement d'une prime réduite dans le cas des employeurs qui maintiennent certains niveaux de revenus pour leurs employés absents de leur travail pour cause de maladie, à condition qu'au moins les cinq douzièmes de la réduction soient remis aux employés. L'administration fédérale a droit à cette réduction en raison de ses politiques de congé de maladie et fait un paiement annuel en argent aux employés équivalant aux cinq douzièmes de la réduction accordée à l'employeur à l'égard de ces employés.

Section II
Analyse par activité

A. Assurance de la Fonction publique

Objectifs

Permettre le paiement de la part de l'employeur des primes d'assurance-maladie, d'assurance de sécurité du revenu et d'assurance-vie, les paiements aux régimes d'assurance-maladie provinciaux ou à leur égard, des impôts provinciaux sur la masse salariale et de la quote-part de l'employeur de la réduction des primes d'assurance-chômage.

Etat financier récapitulatif des ressources

L'activité «Assurance de la Fonction publique» représente 95 pour cent du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance pour 1984-1985.

Tableau 2: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des Dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence		
			Assurances chirurgicale- médicale et autres paiements aux employés de leur part de la réduction des primes d'assurance-chômage Régimes d'assurance-maladie et autres pour les employés re- cités sur place (à l'étranger) Impôts provinciaux sur la masse salariale	
156,213	149,983	6,230		
8,884	8,076	808		
613	546	67		
60,443	57,022	3,421		
226,153	215,627	10,526		
			Moins: Recettes à valoir sur le crédit Recettes des fonds renouvelables*	
22,186	18,943	3,243		
203,967	196,684	7,283		

*Voir page 4-5

2. Mandat statutaire

Les principales autorisations en vertu desquelles le Conseil du Trésor exécute le programme sont la Loi sur l'administration financière et la Loi portant affectation de crédits de chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance a pour but de fournir la contribution du gouvernement à titre d'employeur aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés et pour les paiements effectués en vertu de certains régimes de pensions résiduels.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'activité: Le programme se compose de deux activités qui retiennent les différentes fins pour lesquelles les dépenses sont autorisées, à savoir les assurances de la Fonction publique et les pensions de la Fonction publique. L'activité «Pensions» n'englobe que certains régimes spécifiques financés par l'administration centrale, car les contributions aux régimes de prestations (par exemple celles payables en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique) sont précisées dans le cadre des programmes particuliers de tous les ministères fédéraux.

Structure de l'organisation: Les coûts d'exécution de ce programme sont compris dans ceux de l'administration centrale du Programme de la fonction publique. La direction du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance incombe au secrétaire adjoint de la Division de la gestion du personnel en général, lequel relève du sous-secrétaire de la Direction de la politique du personnel.

Les régimes d'avantages sociaux de la Fonction publique qui se sont développés au fil des années ont été mis en oeuvre afin de maintenir la position concurrentielle de l'Etat sur le marché du travail. Certains régimes ont été instaurés par l'Etat à la suite de négociations et d'accords conclus avec les syndicats. D'autres régimes ont été instaurés afin de respecter les obligations imposées par les lois canadiennes ou pour tenir compte des usages locaux dans le cas des employés recrutés sur place à l'étranger. Une fois ces régimes instaurés, les coûts qui s'y rattachent échappent, dans une large mesure, au contrôle de l'Etat. Les dépenses sont fonction des rajustements actuariels requis pour maintenir les avantages sociaux existants, de l'évolution du nombre des assurés, des augmentations découlant des traitements, des révisions des avantages sociaux et, dans le cas des prestations des personnes au service du gouvernement canadien dans les pays étrangers, des variations des taux de change internationaux.

Le Programme prévoit aussi le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes de pension et de sécurité sociale auxquels les employés du gouvernement du Canada recrutés sur place à l'étranger sont assujettis, ainsi que les paiements stipulés dans des lois, notamment la loi sur la mise au point des paiements et les anciennes lois sur la retraite.

Les régimes d'assurance actuels mettent les employés et leur famille à l'abri des pertes financières en cas de maladie, d'invalidité ou de décès en leur offrant une protection à des niveaux généralement comparables à la protection fournie par les autres employeurs canadiens. En outre, ce programme permet la fourniture de fonds pour les paiements périodiques obligatoires que le gouvernement, en tant qu'employeur, est tenu de faire en vertu des dispositions de la loi sur l'assurance-chômage et des lois provinciales.

Le Programme de cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance a pour but de permettre le paiement de la part de l'employeur du coût des régimes d'assurance-maladie, de sécurité du revenu et des autres régimes d'assurance couvrant les employés dont le Conseil du Trésor est l'employeur désigné en vertu de la loi sur les relations de travail dans la Fonction publique ou des autres textes réglementaires.

1. Introduction

B. Données de base

- augmentation de 0.8 million de dollars des réductions de primes d'assurance-chômage.
- augmentation de 3.4 millions de dollars pour l'impôt sur la masse salariale au titre de l'assurance-maladie provinciale du Manitoba.

A. Etat financier récapitulatif, par activité

Tableau 1: Etat financier récapitulatif par activité
(en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévisions	Différence	Référence		
				Assurance de la Fonction	Pensions de la Fonction
1984-1985	1983-1984			4-8	4-12
226,153	215,627	10,526			
10,579	9,548	1,031			
236,732	225,175	11,557			
Moins: Recettes à valoir sur le crédit					
22,186	18,943	3,243			
214,546	206,232	8,314			

Les recettes sont reçues des fonds renouvelables conformément à la politique du Conseil du Trésor qui exige que les fonds renouvelables englobent la totalité des frais (y compris tous les frais directs, indirects et généraux) dans leurs comptes.

L'augmentation des dépenses en 1984-1985 par rapport aux prévisions de 1983-1984 est le résultat net des différences suivantes:

- augmentation de 1.1 million de dollars de la protection en vertu des régimes de pension et d'assurance sociale pour les employés recrutés sur place à l'étranger;
- augmentation nette de 3.0 millions de dollars des primes d'assurance-maladie qui avaient été prévues;

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Dans le présent Budget, on demande l'autorisation de dépenser \$214,076,000 au titre des contributions de l'employeur aux programmes des régimes d'assurance. Les dépenses restantes, évaluées à \$470,000 et ayant trait aux paiements prévus dans les lois antérieures sur la pension et la retraite et la Loi sur la mise au point des pensions du service public, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative actuelle.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		
	1984-1985	1983-1984
	\$	\$
		Différence
	\$	\$

Budgétaire

Crédit 15 - Contributions de l'État aux paiements et primes médicales et autres assurances

selon les prescriptions du Conseil du Trésor, en faveur des personnes décrites au

crédit 124 (Finances) de la Loi des subsides no 6 de

1960, au crédit 85a (Finances) de la Loi des subsides no 5 de 1963, et

au crédit 20b (Finances) de la Loi des subsides no 10

de 1964, et en faveur des personnes à leur charge;

contribution de l'État à des régimes de pensions et

à des régimes de prestations de décès, d'assurance-maladie

et d'autres régimes d'assurance et de programmes de

sécurité sociale pour les employés engagés sur place

à l'étranger, et autoriser le paiement aux employés de

leur part de la réduction des primes conformément au

paragraphe 64(4) de la Loi de 1971 sur l'assurance-

chmage \$214,076,000

(Tel que déjà prévu dans la Loi no 2 de 1983-1984 portant

affectation de crédits)

Statutaire - Versements en vertu de lois antérieures sur la

pension et la retraite et en vertu de la Loi sur la mise

au point des pensions du service public (S.R. c. P-33) ..

470,000

227,999,000

(52,000)

Total du Programme

214,546,000

(13,453,000)

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

4-4

Section I

Aperçu du Programme

A. État financier récapitulatif, par activité

4-5

B. Données de base

1. Introduction

4-6

2. Mandat statutaire

4-7

3. Objectif du Programme

4-7

4. Plan d'exécution du Programme

4-7

Section II

Analyse par activité

A. Assurance de la Fonction publique

4-8

B. Pensions de la Fonction publique

4-12

Section III

Renseignements supplémentaires

A. Analyse des coûts

4-15

Plan de dépenses du
Programme de contributions
de l'employeur aux
régimes d'assurance
1984-1985

B. Initiatives visant à créer des emplois

Objectif

Fournir des fonds pour les projets admissibles, approuvés pendant l'année financière, qui favorisent la stratégie de création d'emplois du gouvernement.

Etat récapitulatif des ressources

Tableau 2 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Budget des dépenses* 1983-1984	Différence		
Programme de relance de l'aide à l'emploi (RELAI)	177,038	(177,038)	Programme d'emploi d'été des étudiants et placement des jeunes	170,000
				100,000
				70,000
				170,000
				277,038
				(107,038)

*Budget des dépenses tel que déposé au Parlement

Étant donné la nature de cette activité, les dépenses ne sont pas imputées directement sur ce compte. Au cours de l'année, tous les fonds font l'objet d'un transfert afin de suppléer les autres crédits.

Description

L'activité «Initiatives visant à créer des emplois» assure le financement des projets de la Fonction publique qui ont été approuvés en vertu du Programme d'emploi et d'assurance d'Emploi et Immigration Canada et qui sont financées par l'administration centrale.

Pour plus de précisions au sujet du rendement, consulter la Partie III, Emploi et Immigration Canada, Programme d'emploi et d'assurance, activité de création directe d'emplois.

Depuis l'instauration du Système de gestion des secteurs de dépenses, le nombre de demandes de financement temporaire par l'intermédiaire du crédit en raison des augmentations salariales de la Fonction publique ont été considérablement réduits par la Loi sur les restrictions salariales du secteur public; en conséquence, pour l'année budgétaire 1984-1985, on prévoit que les besoins de fonds pour les éventualités resteront proches de leur niveau normal de un pour cent du Budget des dépenses principal approuvé.

Tableau 1 : Comparaison des ressources avec les dépenses prévues dans le Budget des dépenses principal (en millions de dollars)

	1984-1985	1983-1984	1982-1983
Dépenses budgétaires votées	36,830	32,549	30,281
Eventualités du gouvernement	315	315	315
% des dépenses budgétaires	0.9	0.9	1.0

A. Eventualités du gouvernement

Objectif

Fournir des fonds pour faire face à l'augmentation des dépenses salariales découlant des conventions négociées et non négociées et des autres besoins relatifs à la paie non compris dans le Budget des dépenses du Ministère, ainsi que pour les dépenses urgentes de toutes sortes qui ne peuvent pas être prévues au moment où le Budget des dépenses est établi.

Etat récapitulatif des ressources

Etant donné la nature de cette activité, les comptes de fin d'année indiquent toujours un niveau de dépenses de zéro. Toutes les affectations provenant du crédit des eventualités au cours de l'année ont été, à la fin de l'année, soit remboursées au moyen d'un budget supplémentaire, soit transférées afin de compléter d'autres crédits aux fins de rajustements salariaux. Tout solde restant tombe en annulation à la fin de l'année financière.

Données sur le rendement et la justification des ressources

Le niveau des fonds reçus pour les eventualités du gouvernement est déterminé en fonction de l'ampleur et de la complexité des dépenses gouvernementales approuvées, de l'étendue du contrôle du Parlement sur la réaffectation discrétionnaire des dépenses approuvées par l'exécutif, et du niveau et du taux d'augmentation des traitements de la Fonction publique.

Depuis l'instauration de la structure actuelle des crédits en 1970-1971, on a jugé qu'un montant d'environ un pour cent de la totalité de tous les crédits budgétaires du Budget des dépenses principal constituait un niveau satisfaisant et un montant jugé acceptable par le Parlement.

Éventualités du gouvernement: Le système de gestion des secteurs de dépenses et, en particulier, la gestion des réserves sectorielles par les comités de politique et le calendrier des approbations des nouvelles dépenses, constituent un facteur important pour déterminer le niveau de financement des éventualités du gouvernement. On propose souvent le financement temporaire pour des articles qui n'ont pas été prévus ou qui ne peuvent pas figurer dans le Budget principal parce qu'il n'y a pas de définition spécifique à leur égard à ce moment-là.

Initiatives visant à créer des emplois: Le niveau de financement des initiatives visant à créer des emplois au sein de la Fonction publique est établi par le Cabinet dans le cadre de la stratégie globale de création d'emplois du gouvernement.

2. Efficacité du Programme

La fourniture de fonds par le Parlement aux fins des éventualités du gouvernement pour payer diverses dépenses imprévues contribue à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement, en donnant à l'exécutif la latitude et la souplesse voulues pour répondre rapidement aux dépenses urgentes qui s'imposent, tout en maintenant le principe du contrôle des dépenses par le Parlement et de la responsabilité financière du pouvoir exécutif.

La fourniture de fonds pour les programmes financés par l'administration centrale contribue aussi à la conduite efficace et harmonieuse des activités du gouvernement. Ces programmes procurent des fonds permettant aux ministères et organismes d'entreprendre des projets répondant aux objectifs du gouvernement. Même si, au moment de l'établissement du Budget principal, on ne connaît pas la ventilation par ministère, on connaît toutefois la nature et le niveau du financement requis. Cette manière de procéder donne aux ministères et organismes assez de temps pour établir et définir des projets précis et permet à l'organisme chargé de l'exécution du programme de les examiner et de les approuver ultérieurement. Actuellement, les initiatives en vue de créer des emplois sont le seul programme financé par l'administration centrale.

Structure de l'organisation: Les frais d'exécution de ce programme sont compris dans ceux du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique. C'est le Conseil du Trésor qui prend les décisions concernant l'affectation des fonds du crédit des éventualités ainsi qu'aux fins spéciales de création d'emploi. C'est le sous-secrétaire de la Direction des programmes qui est chargé de faire appliquer ces décisions.

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financiers par l'administration centrale ont pour but de permettre le financement des postes qu'il n'est pas possible de prévoir au moment où l'on établit le Budget des dépenses principal. Ils servent en outre à financer les programmes d'emploi spéciaux qui sont coordonnés par le Conseil du Trésor en tant qu'employeur de la Fonction publique. Ces fonds sont fournis pour compléter tous les programmes gouvernementaux.

À l'exception des rajustements de traitements, les affectations faites sur le crédit des éventualités sont recouvrées des ministères au moyen des budgets supplémentaires déposés ultérieurement au Parlement. Le crédit des éventualités est un mécanisme à financer qui permet aux ministères et organismes d'entreprendre la mise en oeuvre des décisions de principe urgentes du Cabinet. Les montants affectés pour les rajustements salariaux ne sont pas récupérés des ministères et organismes, mais restent un supplément au crédit accordé pour le paiement des dépenses.

2. Mandat statuaire

Les principales autorisations législatives sont la Loi sur l'administration financière et la Loi portant affectation de crédits pour chaque année financière.

3. Objectif du Programme

Le Programme des éventualités du gouvernement et les programmes financiers par l'administration centrale ont pour objectif de fournir des fonds pour les dépenses urgentes et imprévues qui surviennent après le dépôt du Budget principal et pour les programmes gérés par l'Administration centrale.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le programme comprend deux activités qui reflètent les différentes fins pour lesquelles le financement est demandé: les éventualités du gouvernement et les initiatives en vue de la création d'emplois.

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Dans le présent Budget des dépenses, on demande l'autorisation d'obtenir \$485,000,000 pour l'exécution du Programme des éventualités du gouvernement et des programmes financés par l'administration centrale pendant l'année financière 1984-1985.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS		
	1984-1985	1983-1984
	\$	\$
Différence		
	\$	

Budgétaire

Crédit 5 - Éventualités du gouvernement - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits relativement à la feuille de paye et à d'autres besoins et pour payer diverses menues dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu, y compris les primes attribuées en vertu de la Loi sur les inventions des fonctionnaires; autorisation de réemployer toutes les sommes affectées à des besoins autres que ceux de la feuille de paye, tirées sur d'autres crédits et versées au présent crédit. (Tel que déjà prévu dans la Loi no 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)

Crédit 10 - Initiatives visant à créer des emplois - Sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor, pour ajouter des sommes à d'autres crédits et fournir des ressources en vue de couvrir les frais se rapportant au placement de personnes et aux emplois et aux activités d'été pour les étudiants (Programme tel que déjà prévu dans la Loi no 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)

Total du Programme 485,000,000 592,038,000 (107,038,000)

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

3-4

Section I
Aperçu du Programme

A.	Données de base	3-5
1.	Introduction	3-5
2.	Mandat statutaire	3-5
3.	Objectif du Programme	3-5
4.	Plan d'exécution du Programme	3-5
B.	Perspective de planification	3-7
1.	Contexte	3-7
2.	Efficacité du Programme	3-7

Section II
Analyse par activité

A.	Éventualités du gouvernement	3-8
B.	Initiatives visant à créer des emplois	3-10

Plan de dépenses du
Programme des éventualités du
gouvernement et des programmes
financés par l'administration
centrale

1984-1985

2. Dépenses en personnel

Tableau 8 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement	Provision pour le traitement annuel moyen 1984-1985
84-85	actuelle	
83-84		
82-83		

Gestion	131	114	106	47,960 - 93,040	64,900
Sciences et professionnels	33	36	33	14,570 - 62,880	50,200
Administration et service extérieur	374	366	378	13,330 - 55,226	45,300
Technique	13	13	12	12,033 - 53,030	32,200
Soutien administratif	216	236	235	12,034 - 30,231	21,300

La colonne des années-personnes présente la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisées par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel.

B. Analyse des coûts

Tableau 9 : Coût du Programme pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses brutes de fonctionnement pour 1984-1985	Moins les recettes	Plus* les autres coûts	Coût total	Coût net en 1983-1984

Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique	56,386	1,575**	9,001	63,812	60,696
---	--------	---------	-------	--------	--------

*Services fournis sans frais par les autres ministères.

**Recettes de provenances diverses

2-18 (Administration centrale)

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Tableau 7: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983			
Personnel	32,645	30,227	28,043		
Traitements et salaires					
Contributions aux régimes d'avant-	4,239	3,897	4,042		
tagés sociaux des employés					
Autres frais touchant le personnel	2	2	38		
	36,886	34,126	32,123		
Biens et services	1,028	974	730		
Transports et communications	2,034	1,956	1,086		
Information	8,506	8,742	6,403		
Services professionnels et spéciaux	401	257	138		
Location					
Achat de services de réparation	64	7	5		
et d'entretien					
Services publics, fournitures	342	244	214		
et approvisionnements					
Services administratifs	6,608	5,830	5,776		
(Finances)					
Toutes autres dépenses	369	400	352		
	19,352	18,410	14,704		
Total des frais de fonctionnement	56,238	52,536	46,827		
Subventions, contributions et	148	141	128		
autres paiements de transfert					
Total des dépenses	56,386	52,677	46,955		

(Renseignements supplémentaires) 2-17

E. Administration du Ministère

Objectif

Fournir des directives aux cadres de la haute direction, ainsi que des services d'information, financiers, administratifs et de personnel au Secrétariat.

État financier récapitulatif des ressources

Tableau 6 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence				
			\$	A-P	\$	A-P
Administration	12,828	161	11,416	163	1,412	(2)

Description

Cette activité comprend une provision pour les bureaux du président, du secrétaire, la Division des communications et la Direction de l'administration.

La Division des communications assure au Secrétariat et au Bureau du Contrôleur général des services de rédaction, de révision et de consultation en ce qui concerne les discours, les communiqués de presse, les publications, les relations publiques et les stratégies en matière de communications.

La Direction de l'administration assure conjointement les services financiers, administratifs et de personnel dont ont besoin le Secrétariat du Conseil du Trésor, le Bureau du Contrôleur général et le ministère des Finances.

Évaluation et vérification : élabore et tient à jour des systèmes d'information et des procédures administratives, veille au respect des dispositions obligatoires de la politique, définit les indicateurs de rendement, évalue les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs du gouvernement et donne des conseils aux ministères, aux organismes et aux sociétés de la Couronne au sujet de la gestion des données, de la vérification et de l'évaluation du Programme des langues officielles.

Gestion : englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la direction.

D. Langues officielles

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques et les programmes des langues officielles au sein de la Fonction publique fédérale.

Etat financier récapitulatif des ressources

Tableau 5: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985	A-P	\$	A-P	\$	A-P	Différence
Opérations	1,220	24	1,180	24	40	-	
	411	8	397	8	14	-	
	2,643	24	2,446	24	197	-	
	646	11	712	11	(66)	-	
Politiques							
Evaluation et							
vérification							
Gestion							
	4,920	67	4,735	67	185	-	

Description

Cette activité incombe à la Direction des langues officielles, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend quatre sous-activités:

Opérations: veille à l'application efficace des politiques et des programmes des langues officielles dans les ministères, les organismes et les sociétés de la Couronne.

Politiques: élabore les politiques, en interprète l'esprit et l'application, détermine leurs répercussions et effectue les rajustements qui s'imposent pour l'application de la Loi sur les langues officielles et la politique gouvernementale.

Elaboration et révision des politiques: élabore et révisé les politiques relatives au matériel, aux biens immobiliers, aux services et aux systèmes de gestion de l'information; elle est aussi chargée de l'élaboration des politiques administratives relatives à la loi sur l'accès à l'information et de la loi sur la protection des renseignements personnels.

Mise en oeuvre et examen des politiques: examine les présentations envoyées par les ministères au Conseil du Trésor, surveille certaines politiques et tient à jour le système d'information sur les présentations de la Direction.

Planification et évaluation: effectue l'évaluation de certaines politiques pendant un cycle de cinq ans et, le cas échéant, effectue des études spéciales; publie aussi le Manuel de la politique administrative et donne des conseils aux ministères au sujet des analyses des répercussions socio-économiques des nouveaux règlements importants du gouvernement relatifs à l'hygiène, à la sécurité et à l'équité.

Primes d'encouragement: comprend le Secrétariat des primes d'encouragement qui est chargé de l'exécution du Programme des primes d'encouragement dans la Fonction publique.

Réforme de la réglementation: englobe le Bureau du coordonnateur de la réforme de la réglementation, qui est chargé d'assurer la coordination et la liaison avec les ministères, les organismes et les groupes du secteur privé touchés par la réforme de la réglementation.

Conseil d'examen des services communs (CESC): comprend le Secrétariat du Conseil d'examen des services communs, qui donne des conseils au CESC, lequel est lui-même un comité consultatif indépendant de fonctionnaires supérieurs établi pour conseiller les ministres du Conseil du Trésor au sujet de la résolution des questions de services communs.

Gestion: englobe le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et assure la coordination des activités de la Direction.

C. Politique administrative

Objectif

Elaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements, normes et systèmes administratifs et d'information, afin de garantir la probité et la prudence dans l'acquisition et l'utilisation du matériel et des services requis pour fournir un appui efficace aux programmes gouvernementaux.

Etat financier récapitulatif des ressources

Tableau 4: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses	1984-1985		Prévues		1983-1984		Différence
	\$	A-P	\$	A-P	\$	A-P	
Elaboration et révision des politiques	2,192	33	2,000	30	192	30	3
Mise en oeuvre et examen des politiques	2,341	30	2,154	30	187	30	-
Planification et évaluation	1,045	14	992	14	53	14	-
Primes d'encouragement	788	5	763	5	25	5	-
Réforme de la réglementation	706	10	683	10	23	10	-
Conseil d'examen des services communs	179	3	-	-	179	-	3
Gestion	174	3	178	3	(4)	3	-
Total	7,425	98	6,770	92	655	6	

Description

Cette activité incombe à la Direction de la politique administrative, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend six sous-activités:

Relations de travail et rémunération : négocie et administre les conventions collectives, les consultations et les grèves, élabore et met en oeuvre des propositions visant à améliorer le processus de négociation collective, enfin effectue des analyses et des recherches en matière de rémunération.

Organisation et classification : élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils sur les questions relatives à l'organisation des ministères fédéraux, aux normes de classification et à la formation des préposés à la classification; élabore des politiques d'administration de la paye et des systèmes d'information sur le personnel à l'échelle de l'administration fédérale afin d'aider le Conseil du Trésor et le ministre à gérer la fonction du personnel; est aussi chargée d'administrer le Programme d'affectations temporaires.

Ressources humaines : élabore et met en oeuvre les politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant le programme visant à favoriser l'égalité des chances et le programme d'action positive, les programmes de formation et la gestion des ressources humaines.

Gestion : comprend le bureau du sous-secrétaire, qui fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités, y compris la fonction d'évaluation des programmes de la Direction.

B. Gestion du personnel

Objectif

Élaborer, communiquer et évaluer les politiques, règlements et normes en matière de personnel ainsi que les conditions d'emploi nécessaires pour obtenir et conserver les ressources humaines requises pour exécuter les programmes gouvernementaux.

État financier récapitulatif des ressources

Tableau 3 : Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

	Budget des dépenses		Prévues		Différence
	1984-1985	1983-1984	1984-1985	1983-1984	
Gestion du personnel	4,396	68	4,229	67	167
en général					
Relations de travail					
et rémunération	5,473	90	5,147	90	326
Organisation et					
classification	8,448	83	8,261	89	187
Ressources humaines	1,985	33	1,987	30	(2)
Gestion	791	13	749	13	42
	21,093	287	20,373	289	720
					(2)

Description

Cette activité incombe à la Direction de la politique du personnel, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend cinq sous-activités :

Gestion du personnel en général : élabore et met en oeuvre des politiques et donne des conseils au sujet des questions touchant la santé et la sécurité, les pensions, les avantages sociaux et la rémunération du personnel de direction et de gestion; est aussi responsable du Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance.

Cette activité incombe à la Direction des programmes, dirigée par un sous-secrétaire relevant directement du secrétaire du Conseil du Trésor. Cette activité comprend trois sous-activités :

Analyse des programmes : analyse les programmes et examine les plans opérationnels plurianuels afin de conseiller le Conseil du Trésor au sujet de la répartition des ressources; communique aux ministères, organismes et sociétés de la Couronne les politiques, directives et décisions émanant du Conseil du Trésor qui influent sur l'utilisation et le niveau des ressources.

Analyse des dépenses et prévisions budgétaires : tient à jour la comptabilité des dépenses du gouvernement, fournit un soutien technique en matière de budget et de systèmes de traitement électronique des données; fournit des instructions aux ministères au sujet de la préparation des plans opérationnels plurianuels (POP) et des présentations relatives au budget principal.

Gestion : comprend le bureau du sous-secrétaire, lequel fournit des directives au personnel de direction et coordonne les activités de la direction.

Section II
Analyse par activité

A. Gestion des dépenses

Objectif

À partir d'une analyse des plans et programmes du Ministère et dans le cadre du système de gestion des secteurs de dépenses, recommander au gouvernement l'acceptation ou la modification des propositions spécifiques relatives aux dépenses, afin:

- de tenir compte de l'ordre de priorité que le gouvernement attribue aux objectifs;

- d'accroître l'efficacité des programmes actuels et envisagés;

- d'utiliser de façon plus efficace les années-personnes, les installations, l'équipement, le matériel et les approvisionnements destinés à l'exécution des programmes;

- de dresser le budget des dépenses en vue de son approbation par le Parlement.

Etat financier récapitulatif des ressources

Tableau 2: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	Prévues 1983-1984	A-P	\$	Différence
Analyse des programmes	5,434	93	4,963	93	471	-
Analyses des dépenses et prévisions budgétaires	3,496	47	3,241	47	255	-
Gestion	1,190	14	1,179	14	11	-
	10,120	154	9,383	154	737	-

Le Groupe de travail sur les sociétés de la Couronne: Ce groupe de travail a été établi en 1983 afin d'élaborer des mesures législatives et des procédures pour le contrôle et la gestion des sociétés de la Couronne.

Le Programme d'action positive: Le Secréariat s'occupe de la mise en oeuvre de la politique d'action positive du gouvernement et de l'explication du principe de l'égalité d'emploi dans la Fonction publique fédérale pour tous les Canadiens. Des mesures spéciales ont été prises en 1983-1984 afin de faciliter l'embauche dans la Fonction publique des femmes, des autochtones, des personnes handicapées et des groupes minoritaires et de permettre ensuite leur perfectionnement et leur avancement.

Le Groupe de travail sur l'informatique: Ce groupe d'étude, établi en 1983, étudie l'utilisation des techniques du traitement électronique des données, des télécommunications et de la bureautique ainsi que leur interdépendance. Il a pour tâche d'élaborer des politiques et des procédures visant à guider et à aider les ministères.

Le Conseil d'examen des services communs: Ce Conseil a été établi avec un secrétariat de soutien afin d'offrir au Conseil du Trésor des conseils et des recommandations sur les questions de politique concernant la gestion et les activités des organismes de services communs.

3. Efficacité du Programme

Le principal moyen d'évaluer l'efficacité des programmes est de mesurer la pertinence des politiques approuvées dans les domaines de la gestion du personnel, des langues officielles et de la gestion du matériel et des services. Ces politiques sont continuellement examinées dans le cadre de la fonction d'évaluation officielle des programmes du Secréariat.

La révision du Budget principal: En 1984-1985, le Secrétariat révisera la forme et le contenu de la Partie II du Budget principal. On prévoit que la Partie II mettra l'accent sur le but pour lequel les crédits sont requis, compte tenu des objectifs du programme et des activités qui permettent de les atteindre. Plus de renseignements (tels que le coût des biens et services requis, la liste des projets d'immobilisations et les besoins en matière de personnel) seront désormais fournis à la Partie III du Budget des dépenses.

Les travaux que le Secrétariat entreprendra en 1984-1985 touchent plusieurs sujets de préoccupations, notamment:

2. Initiatives

Le Conseil du Trésor, en tant que gestionnaire général et employeur de la Fonction publique, donne suite aux priorités de l'Etat qui traduisent les préoccupations socio-économiques du pays.

1. Contexte

B. Perspective de planification

Années-personnes	En milliers de dollars
184	10,120
287	21,093
98	7,426
47	4,920
161	12,828
66,386	767
Total	

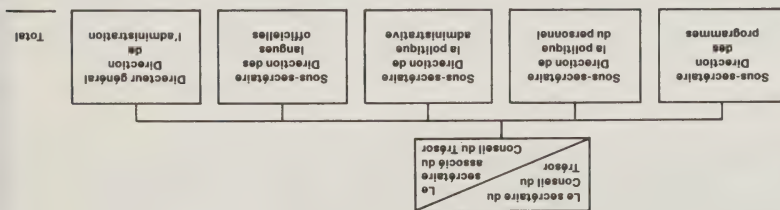


Tableau 1: Ressources requises, par service et par activité, pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

La Direction de l'administration fournit des services communs au Secrétariat, au Bureau du Contrôleur général et au ministère des Finances. Les fonds inscrits sous cette rubrique comprennent les frais du bureau du président et du secrétaire, de la Division des communications, des services de soutien direct et de la part des services administratifs assumée par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

A. Données de base

1. Introduction

Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique fournit les ressources humaines et financières pour toutes les activités du Secrétariat. Ce dernier aide le Conseil du Trésor à examiner et à approuver les politiques, lignes directrices et directives qui régissent la gestion de la Fonction publique et les présentations soumises par les ministères et organismes particuliers.

2. Mandat statutaire

Les principales autorisations législatives du Conseil du Trésor reposent sur la Loi sur l'administration financière et sur la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique. Le Conseil est aussi autorisé par le Gouverneur en conseil à mettre en oeuvre certaines dispositions de la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait à la Fonction publique, de la Loi sur la pension de la Fonction publique, de la Loi sur les prestations de retraite supplémentaires et des autres lois sur les pensions de retraite. En outre, plusieurs autres lois confèrent des responsabilités au Conseil, généralement dans le cadre d'un processus d'approbation.

3. Objectif du Programme

Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique a pour objectif d'aider le Conseil du Trésor dans l'exécution de ses responsabilités statutaires en ce qui touche la gestion des ressources financières, humaines et matérielles de l'État.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Le Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique comprend cinq activités: la gestion des dépenses, la gestion du personnel, la politique administrative, les langues officielles et l'administration du Ministère.

Structure de l'organisation: Le tableau 1 montre les rapports de subordination des cinq directions avec le Secrétariat et les ressources qui s'y rattachent. Les directions et la structure des activités ont des rapports d'égal à égal.

Autorisation d'affectation de crédits

Le Secrétaire du Conseil du Trésor demande l'autorisation de dépenser \$52,106,100 pour l'exécution du Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique pendant l'année financière 1984-1985. Les dépenses restantes, évaluées à \$4,279,500 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux de l'employeur ainsi que le traitement et l'indemnité d'automobile du ministre, seront effectuées en vertu de l'autorisation législative existante.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

	1984-1985	1983-1984	Différence
	\$	\$	\$

Budgétaire

Crédit 1 - Administration centrale de la Fonction publique - Programme de dépenses comprenant les paiements aux fonctionnaires retraités et à la succession des fonctionnaires dé-cédés lorsque des primes pour des initiatives ou pour des contribu-tions méritoires sont approuvées, les paiements faits en vertu des programmes de primes d'encourage-ment de la Fonction publique du Canada et des subventions énumérées dans le Budget des dépenses **52,106,100** 48,741,000 3,365,100

(Tel que déjà prévu dans la Loi no 2 de 1983-1984 portant affectation de crédits)

Statutaire - Président du Conseil du Trésor - Traitement et allocation pour automobile **40,500** 39,100 1,400

Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés **4,239,000** 3,897,000 342,000

Total du Programme **56,385,600** 52,677,100 3,708,500

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I

Aperçu du Programme

A.	Données de base	
1.	Introduction	2-5
2.	Mandat statutaire	2-5
3.	Objectif du Programme	2-5
4.	Plan d'exécution du Programme	2-5
B.	Perspective de planification	
1.	Contexte	2-6
2.	Initiatives	2-6
3.	Efficacité du Programme	2-7

Section II

Analyse par activité

A.	Gestion des dépenses	2-8
B.	Gestion du personnel	2-10
C.	Politique administrative	2-12
D.	Langues officielles	2-14
E.	Administration du Ministère	2-16

Section III

Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article	
1.	Dépenses par article	2-17
2.	Dépenses en personnel	2-18
B.	Analyse des coûts	2-18

Plan de dépenses du
Programme relatif à
l'administration centrale
de la Fonction publique
1984-1985

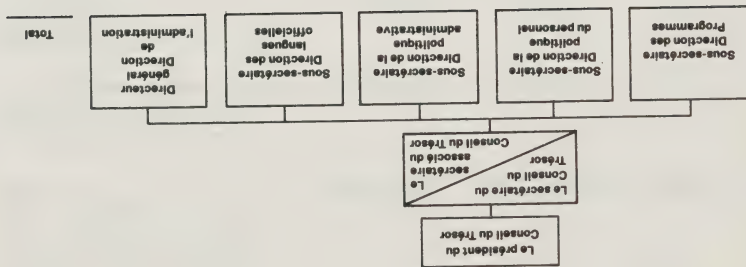
Tableau 2: Plan de dépenses du ministère par programme, 1984-1985 (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	\$	Différence	%	Référence à la page
Administration centrale de la Fonction publique	56,386	52,677	3,709	7.0	2-3
Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale	485,000	592,038 (107,038)	(18.1)	3-3	
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance	214,546	206,232	8,314	4.0	4-3
Programme d'affectations temporaires	684	659	25	3.8	5-3
Total des dépenses budgétaires	756,616	851,606 (94,990)	(11.2)		

Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance: Ce programme fournit des fonds pour permettre au gouvernement, en tant qu'employeur, de verser des contributions aux régimes d'assurance et d'avantages sociaux des employés.

Programme d'affectations temporaires: Ce programme fournit une équipe de cadres et de hauts fonctionnaires pour l'exécution de tâches temporaires fortement prioritaires dans les autres ministères et organismes moyennant la récupération des coûts.

Tableau 1: Rapport entre l'organisation et les dépenses des programmes en 1984-1985 (en milliers de dollars)



Programme relatif à l'administration centrale de la fonction publique				
485,000	10,120	21,083	7,425	4,920
56,386	12,828			
Programme des événements du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale				
485,000				
Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance				
214,546		214,546		
684		684		
Programme d'affectations temporaires				
684				
756,818	12,828	236,323	7,425	4,920
485,120				
Total				

Rôle et responsabilités

Le Conseil du Trésor est un comité du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il est composé du président du Conseil du Trésor, du ministre des Finances et de quatre autres ministres nommés de temps à autre par le gouverneur en conseil.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor est l'un des deux organismes qui secondent le Conseil du Trésor. Le deuxième organisme est le Bureau du Contrôleur général du Canada. Ces deux organismes relèvent du président du Conseil du Conseil du Trésor.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor est l'organe administratif du Conseil du Trésor. Il est dirigé par le secrétaire et fonctionne en vertu des pouvoirs généraux conférés par les articles 3 à 7 de la Loi sur l'administration financière ainsi que d'autres lois; il seconde le Conseil du Trésor en tant que directeur général et employeur de la Fonction publique. À ce titre, le Secrétariat édicte des politiques, directives et règlements en ce qui a trait à la gestion des ressources financières, humaines et matérielles et s'intéresse aux initiatives, questions et activités qui touchent tous les secteurs de dépenses du gouvernement.

Organisation et programmes du Ministère

Le Secrétariat du Conseil du Trésor comprend quatre directions et quatre programmes. Le présent plan de dépenses du Ministère décrit ces programmes en détail. Voici une brève description de chacun d'eux:

Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique:

Ce programme comprend cinq activités, dont quatre ont pour objet de dispenser des conseils et d'élaborer des politiques dans les domaines de la gestion des dépenses, de la gestion du personnel, de la politique administrative et des langues officielles, alors que la cinquième assure l'administration du Ministère. Il fournit aussi les ressources nécessaires pour l'application des trois autres programmes du Secrétariat.

Programme des éventualités du gouvernement et programmes financiers par l'administration centrale:

Ce programme fournit des fonds pour compléter d'autres crédits se rapportant aux charges salariales et à d'autres besoins et pour payer diverses dépenses imprévues auxquelles il n'est pas autrement pourvu. Il fournit aussi des ressources pour financer un nombre restreint de programmes à financement centralisé.

1-1	Résumé du Ministère
2-1	Programme relatif à l'administration centrale de la Fonction publique
3-1	Programme des éventualités du gouvernement et programmes financés par l'administration centrale
4-1	Programme de contributions de l'employeur aux régimes d'assurance
5-1	Programme d'affectations temporaires

Le présent plan de dépenses a pour but de servir de document de consultation et, à ce titre, il contient plusieurs niveaux de détail afin de répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il a également pour but de faciliter la consultation de renseignements particuliers dont le lecteur peut avoir besoin. Une table des matières générale énumère les différents chapitres, tandis que des tables des matières plus détaillées présentent chaque programme.

Le présent document comprend cinq chapitres. Le premier présente le Secrétariat. Les quatre autres présentent les Plans de dépenses de chaque programme du Secrétariat.

Les tableaux des budgets qui suivent immédiatement la table des matières sont présentés dans le présent document afin d'assurer la continuité entre la Partie II du Budget des dépenses et le Plan de dépenses.

Budget des dépenses 1984-1985
Partie III
Conseil du Trésor du Canada
Secrétariat

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'écchelonne sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1985-III-70
ISBN 0-660-52515-1
à l'étranger: \$10.80
Canada: \$9.00

Prix sujet à changement sans avis préalable

**Conseil du Trésor
du Canada
Secrétariat**

**Budget
des dépenses
1984-1985**



Plan de dépenses

Partie III

CA1
FN
-E 77

Veterans Affairs Canada



1984-85 Estimates

Part III

Expenditure Plan



The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. Part III provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Further guidance on locating the information contained in each Part can be found in the "Guide to the Estimates of the Government of Canada".

Part III volumes are being phased in over a four year period. Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with the Main Estimates.

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. BT 31-2/1985-III-49 Canada: \$12.00
ISBN 0-660-52517-8 Other countries: \$14.40

Price subject to change without notice

1984-85 Estimates

Part III

Veterans Affairs Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document and as such contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

There are five chapters in this document. The first provides an introduction to the portfolio. The other four present the Expenditure Plans for each of the portfolio's programs.

Each chapter begins with extracts from Part II of the Estimates for the particular program being described. This is to provide continuity with the other Estimates documents.

The Program Expenditure Plans for the Veterans Affairs Program and the Pension Program are divided into three sections. These sections provide increasing levels of details for each program. Section I presents an overview of the program and a summary of its current plans and performance. For those interested in more detail, Section II identifies, for each activity, the expected results and other key performance information that forms the basis for the resources requested. Section III provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the program more fully.

The Program Expenditure Plans for the War Veterans Allowance Board Program and the Bureau of Pensions Advocates Program comprise two sections. Section I provides a detailed overview of the program including a description as well as information on its background, objectives and planning perspective. Section II provides further information on costs and expenditures by object that the reader may require to understand the program more fully.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. A general table of contents lists the chapters, and detailed tables of contents are provided for each program. For access to financially oriented information, the Portfolio Spending Plan in Part I provides page references to the schedule of Financial Requirements in each Program Expenditure Plan. When appropriate, each of these schedules in turn provides cross-references to the more detailed information about each of the activities of a program.

Table of Contents

Portfolio Summary	1 - 1
Veterans Affairs Program	2 - 1
War Veterans Allowance Board Program	3 - 1
Pensions Program	4 - 1
Bureau of Pensions Advocates Program	5 - 1

Portfolio Summary

Roles and Responsibilities

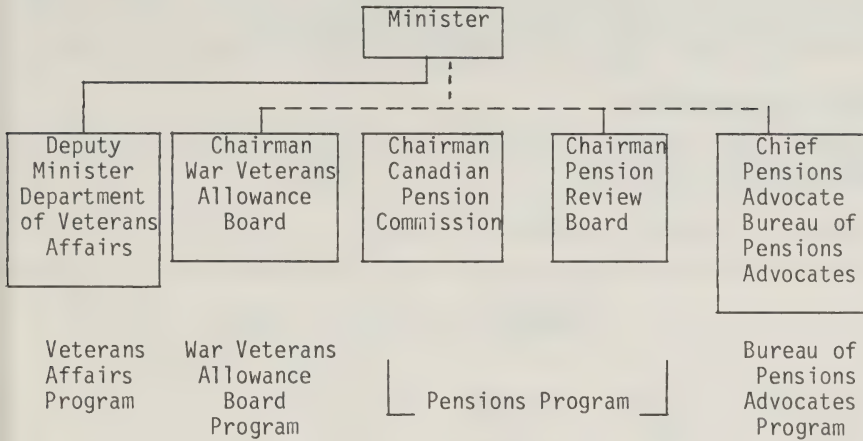
In recognizing the unique contribution made by veterans and certain civilians to Canada's war and peacekeeping efforts over the past decades, Canada has established various assistance programs designed specifically for these persons. The following items constitute the core of the assistance benefits available to veterans and certain civilians, their survivors and dependants:

- pensions and benefits to compensate for death and disability regardless of income of recipients (some few cases are, however, discretionary and a means test is required);
- health care related to pensioned disability; uninsured services (drugs, glasses, etc., institutional care in departmental and contract facilities) for eligible veterans;
- income support, in the form of allowances, as compensation for veterans suffering financially due to the intangible effects of war;
- legal aid service available at all levels of the pension process;
- an appeal and review forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowance Act; and
- assistance and services to veterans who settled under the Veterans' Land Act so that they may acquire title to the property on which they are established.

Portfolio Organization and Programs

The Veterans Affairs Portfolio is headed by a Minister responsible to Parliament for the Department of Veterans Affairs. The Minister also reports to Parliament for two Boards, a Commission and a Bureau. Figure 1 represents the organization of Veterans Affairs.

Figure 1: Veterans Affairs Organization



The Department of Veterans Affairs, which manages the Veterans Affairs Program, provides income support, in the form of allowances, and health services to veterans, their dependants and survivors through a head office organization in Charlottetown as well as regional and district offices located throughout Canada.

The War Veterans Allowance Board, also located in Charlottetown, provides an appeal and review forum for applicants and recipients of allowances under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

The Canadian Pension Commission administers the Pension Act, Parts I to X of the Civilian War Pensions and Allowances Act, and various other acts, orders and regulations which provide for the award of pensions as compensation for disability or death related to military or other qualified service. These services are provided through a head office organization in Ottawa and district offices in each province. Head Office relocation to Charlottetown is planned for 1984-85.

The Pension Review Board, located in Charlottetown, is responsible for determining all matters of interpretation of the Pension Act and for reviewing and rendering decisions in cases of appeal by veterans and their dependants who are dissatisfied with final decisions of the Canadian Pension Commission.

The Bureau of Pensions Advocates provides a legal service to applicants seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes and orders. This assistance is available at all levels of the pension process. Services are provided through a head office organization in Charlottetown and district offices in each province.

Portfolio Spending Plan

Figure 2 presents the spending plan for the portfolio. All proposed expenditures are budgetary.

Figure 2: Portfolio Spending Plan (\$'000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Veterans Affairs Program	780,624	748,659	31,965	2-7
War Veterans Allowance				
Board Program	1,666	1,523	143	3-5
Pensions Program	734,667	685,892	48,775	4-8
Bureau of Pensions				
Advocates Program	4,584	4,685	(101)	5-6
	1,521,541	1,440,759	80,782	

Portfolio Priorities

The Portfolio components, although very distinctive in functions carried out, place the highest priority on the adequacy and responsiveness of service to clients. To this end the Portfolio components have undertaken or will continue to undertake the following:

Department of Veterans Affairs: With the continuing concern for the care of the elderly veteran and the inevitable increase of aged veterans, the emphasis on the Aging Veterans Program will continue.

An extensive review is underway to streamline the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) administrative process and the legislation which are presently complex and labour intensive. The end result will be a rationalization of the resources devoted to administering income support. As well, harmonization of WVA/CWA administrative practice with Old Age Security/Guaranteed Income Supplement practice will be actively pursued.

Action has been taken to ensure proper implementation of the recently developed Communications Policy and Guidelines. The Government's recently enunciated policy on communication places a new emphasis on Veterans Affairs' communications with actual and potential clients, their representatives and advocates, Members of Parliament and the general public regarding benefit programs and client cases in process.

War Veterans Allowance Board: To ensure that eligible veterans and their dependents benefit fully from provisions of the legislation, the Board will continue to participate in studies and research. Necessary changes will be accomplished through interpretation and recommendations for regulatory amendments.

Canadian Pension Commission: The Commission will continue:

- to study and implement ways and means to improve services provided to an increasingly aging and in some cases severely disabled clientele;
- to enhance the client oriented system to ensure improved monitoring of productivity and services; and
- to strive to offset adverse effects on operations and turnaround time for client service, as a result of relocation to Charlottetown.

**Veterans Affairs Program
Expenditure Plan**

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	2-4
Section I	
Program Overview	
A. Highlights	2-6
B. Financial Summary by Activity	2-7
C. Background	
1. Introduction	2-8
2. Legal Mandate	2-8
3. Program Objective	2-8
4. Program Organization for Delivery	2-9
5. Allowance Process	2-12
D. Planning Perspective	
1. Environment	2-12
2. Initiatives	2-14
3. Program Effectiveness	2-14
Section II	
Analysis by Activity	
A. Social and Income Support	2-15
B. Health Services	2-20
C. Management of Property Contracts	2-25
D. Departmental Administration	2-28
Section III	
Supplementary Information	
A. Analysis by Object	
1. Expenditures by Object	2-30
2. Personnel Expenditures	2-31
3. Capital Expenditures	2-33
4. Grants and Contributions	2-34
B. Cost Analysis	2-36
C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program	2-36

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$764,425,000 in support of the 1984-85 Veterans Affairs Program. Existing statutory authority authorizes the expenditure of an additional \$16,198,500, resulting in total program expenditures of \$780,623,500.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 1 - Veterans Affairs -			
Operating expenditures; upkeep of property, including engineering and other investigatory planning expenses that do not add tangible value to real property, taxes, insurance and maintenance of public utilities; to authorize, subject to the approval of the Governor in Council, necessary remedial work on properties constructed under individual firm price contracts and sold under the Veterans' Land Act, to correct defects for which neither the veteran nor the contractor can be held financially responsible, and such other work on other properties as may be required to protect the interest of the Director therein.	262,571,000	249,970,001	12,600,999
(As previously provided in Appropriation Act No. 2 1983-84)			

	ESTIMATES		
	1984-85 \$	1983-84 \$	Change \$
Budgetary			
Vote 5 - Veterans Affairs - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board. . (As previously provided in Appropriation Act No. 2 1983-84)	501,854,000	485,537,000	16,317,000
Statutory - Minister of Veterans Affairs - Salary and Motor Car Allowance	40,500	39,100	1,400
Statutory - Provision for Reserve for Conditional Benefits, Veterans Land Act . . .	2,600,000		2,600,000
Statutory - Re-Establishment Credits and Repayments under Section 15 of the War Service Grants Act of compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	202,000	202,000	
Statutory - Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment (Returned Soldiers Insurance Act - R.S. c. 54) . . .	63,000	63,000	
Statutory - Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment (Veterans Insurance Act - R.S. c. V-3)	803,000	746,000	57,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	12,490,000	13,047,000	(557,000)
Total Program	780,623,500	749,604,101	31,019,399

Section I Program Overview

A. Highlights

During 1984-85 the Veterans Affairs Program expects to achieve the following:

- \$454,214,000 will be paid directly to 85,996 clients as income support under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act (see page 2-16);
- \$241,868,000 will be paid to or on behalf of clients for medical treatment and related administration (see page 2-20);
- the Aging Veterans Program will cost approximately \$5,346,000 and will provide service to 3,000 clients (see pages 2-14 and 2-21). Emphasis on this Program will continue;
- proposal of legislative changes resulting from the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance review (see page 2-14); and
- 2,300 veterans are expected to repay accounts under the Veterans Land Act representing approximately \$26,400,000 in principal recovered and \$12,300,000 in interest collected, thus continuing the steady decline of accounts to approximately 27,600 at March 31, 1985 (see page 2-25).

B. Financial Summary by Activity

Funding requirements for the Veterans Affairs Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Social and Income Support	497,151	477,119	20,032	2-15
Health Services	241,868	222,170	19,698	2-20
Management of Property Contracts	9,386	6,987	2,399	2-25
Departmental Administration	32,219	42,383	(10,164)	2-28
	780,624	748,659	31,965	
Authorized person-years	3,633	3,816	(183)	

The increase of \$31,965,000 in the 1984-85 requirements over the 1983-84 forecast is due mainly to the following major items:

- (\$000)
- increase in War Veterans/Civilian War Allowances due to increases in the consumer price index; 29,497
 - increases due to inflation in salaries, employee benefits and other operating costs; 8,245
 - increases in other operating costs due to increases in the volume of hospital days purchased; 2,120
 - increase in contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals; 4,310
 - decrease in cost for chronic care at Deer Lodge Hospital; (2,297)
 - specific Benefit Delivery System costs required in 1983-84 but not in 1984-85. A reduction of 44 P-Y was also involved. (1,450)

- decrease in requirement for Relocation resources.
A reduction of 75 P-Y was involved. (4,311)
- increase in the reserve for conditional benefits to
veterans under the Veterans Land Act. 2,600
- specific administrative and information service
costs required in 1983-84 but not in 1984-85 (1,925)
- resources required for the Client Oriented Systems
Task Force in 1983-84 but not in 1984-85. 26 P-Y
reduction was involved. (2,013)
- decrease of 31 person years due to Treasury Board
Government wide imposed reduction (889)

C. Background

1. Introduction

The Government's social affairs policy sector considers health, social and income support expenditures. The Veterans Affairs Program is part of this policy sector. The range of services provided by the Veterans Affairs Program to veterans, dependants and survivors includes the payment of allowances and benefits, counselling and the authorization of payments for provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care, as well as the acquisition of title to property on which the veteran has been established.

2. Legal Mandate

The Department of Veterans Affairs Act, 14 other Acts of Parliament and eight sets of Regulations (as listed in Section III) constitute the mandate of the Program.

The War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act specify eligibility for allowances for veterans, their dependants and other persons who meet the specified requirements. The Veterans Treatment Regulations provide for medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care.

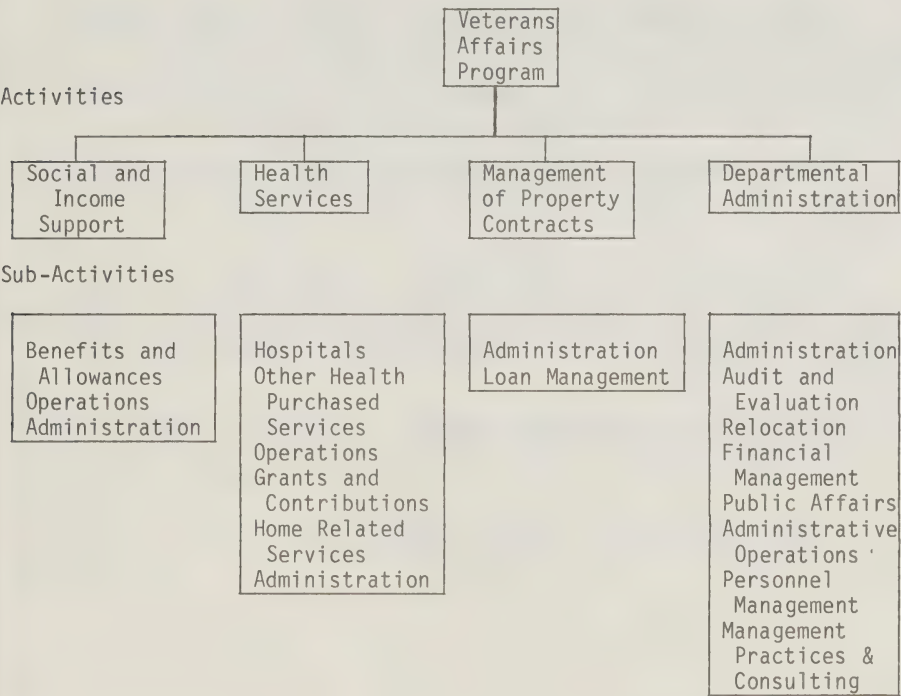
3. Program Objective

The objective of the Veterans Affairs Program is to provide support for the economic, social, mental and physical well-being of veterans and their dependants and other eligible persons.

4. Program Organization for Delivery

Activity Structure: As shown in Figure 2, the Veterans Affairs Program is divided into four activities. Two activities, namely, Social and Income Support, and Health Services are the major contributors to the achievement of the Program's stated objective.

Figure 2: Activity Structure



Organization Structure: The Veterans Affairs Program consists of: Head Office; five Regional, 32 District Offices, one of which functions as a sub Region; one hospital and two domiciliary homes under the Veterans Services Branch; and four Regional, nine District, two Service, and 37 Field Offices under the Veterans Land Administration.

The Deputy Minister directs the Veterans Affairs Program and is assisted by four Assistant Deputy Ministers (Veterans Services; Finance, Personnel and Administration; National Capital Operations; and Veterans Land Administration), and the Director General of Audit and Evaluation.

The operating branches of the Program consist of:

Veterans Services (VS): provides for the medical care and social well-being as well as the income support of eligible veterans and their dependants. This is achieved through provision of care in departmental, contract, and hospitals of choice as well as through utilization of community services, provision of emergency and on-going income support and provision of social counselling and referral services.

Veterans Land Administration (VLA): provides services related to the administration of agreements between the Director, Veterans Land Administration and veterans as well as assistance in managing properties which are the subject of such agreements until the title is acquired by veterans, their heirs, devisees or personal representatives.

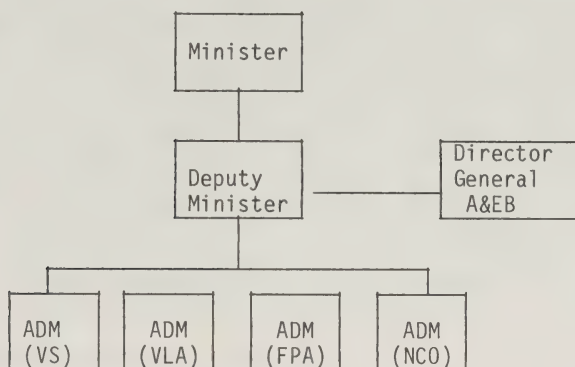
Finance, Personnel and Administration (FPA): provides financial, personnel, and administrative support to the Program and to associated agencies.

National Capital Operations (NCO): provides support for the effective execution of the Deputy Minister's responsibilities which require direct contact with people in Ottawa. This also includes the managerial support functions of public affairs, commemoration and corporate planning.

Audit and Evaluation Branch (A&EB): provides a complete program of independent evaluations and comprehensive internal audits for all Veterans Affairs operations on a four-year cyclical basis.

Figure 3 relates the Program's organizational structure to its activities and the 1984-85 resources required.

Figure 3: 1984-85 Resources by Organization/Activity (\$000)



Activity				Activity Totals	P-Y
<hr/>					
Social and Income Support	\$497,151			\$497,151	628
Health Services	\$241,868			\$241,868	2,234
 Management of Property Contracts					
		\$9,386		\$9,386	193
Departmental Administration			\$32,219 ^{1 2 3}	\$32,219	578 ^{1 2 3}
<hr/>					
Total	\$739,019	\$9,386	\$32,219	\$780,624	3,633

- 1 Includes A&EB
- 2 Includes Minister and Deputy Minister
- 3 Includes NCO

5. Allowance Process

Section 30 of the War Veterans Allowance Act states that the Minister shall be charged with the administration of the Act except for the power, authority and jurisdiction to deal with and adjudicate upon applications for allowances. Initial applications are ruled on by a team of departmental representatives known as the Veterans Affairs District Authority (VADA). There are seven District Authorities in the country. (VADA is part of the Veterans Services Branch and is reflected in the Social and Income Support Activity under Operations.) VADA has free and unrestricted authority to adjudicate and review awards under the Allowance legislation. These adjudications may be appealed to or reviewed by the War Veterans Allowance Board.

Figure 4: Allowance Process and Responsibilities

Step	Process	Responsibility
<u>Applications</u>		
1. Application made to the Department of Veterans Affairs		Applicant
2. Adjudication made by Veterans Affairs District Authority		VADA
<u>Appeals (if dissatisfied)</u>		
3. Appeals filed with the War Veterans Allowance Board		Appellant
4. Final decision made on appeal		WVAB

D. Planning Perspective

1. Environment

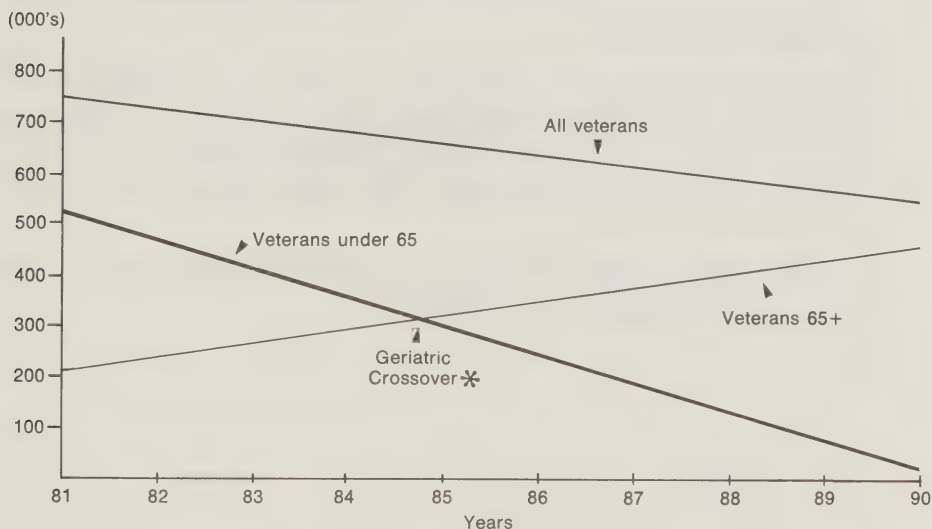
Three factors have a significant impact on the Veterans Affairs Program:

- as the veteran population ages, there is an increasing demand for additional age-related services, particularly in the area of health care and social casework. With the increasing number of clients reaching age 65 and thus entitled to such benefits as the Canada or Quebec Pension Plan, Old Age Security, and the

Guaranteed Income Supplement, War Veterans Allowance expenditures in real dollar terms will be decreasing. Figure 5 illustrates the aging pattern of veterans;

- the mortality rate of male veterans as compared to their spouses will have a significant impact on the composition of the client population for a number of years. The fact that women will become an even greater proportion of the total aged client population is recognized and will be addressed by the Program; and
- provincial programs in the health and social services area vary in their scope and availability. This is reflected in the varying demand from province to province for services in support of the veteran clientele.

Figure 5: Veterans in Canada



* point of time after which there will be more veterans over the age of 65 than under.

2. Initiatives

Aging Veterans Program (AVP): In recognition of the changing needs of the aging clientele, the AVP was brought into being on April 1, 1981. In 1984-85 the emphasis on the Aging Veterans Program will continue, costing approximately \$5,346,000 and providing service to approximately 3,000 veterans.

War Veterans Allowance/Civilian War Allowance (WVA/CWA) Review:

Amendments to the WVA Act in response to social and economic trends have resulted in adjudicative provisions which are complex and labour-intensive. An extensive review is underway to streamline the WVA/CWA administration process and legislation. In 1984-85, legislative changes will be proposed to complement the non-legislative modifications made in 1983-84. However, implementation of legislative changes will take several years.

3. Program Effectiveness

In measuring effectiveness for the Veterans Affairs Program it is necessary to focus on the two major activities, Social and Income Support, and Health Services. Effectiveness measurements are currently under development. At present, limited efficiency measurements are reflected in Section II (see Quality of Service, page 2-19 and Operations, page 2-24).

As an ongoing process, the Audit and Evaluation Branch carries out various program evaluations. Recommendations from these evaluations are used to improve related programs.

Section II

Analysis by Activity

A. Social and Income Support

Objective

To provide social and income support to qualified veterans, specified civilians and their dependants.

Within this objective, specific targets include the following:

- to propose legislative changes arising from WVA/CWA review as a sequel to the non-legislative changes made in 1983-84; and
- to maintain established turnaround times.

Resource Summary

Expenditures for the Social and Income Support Activity will amount to 63.7% of total program expenditures in 1984-85.

Figure 6: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Benefits and Allowances	470,944	-	442,595	-	28,349	-
Operations	15,268	348	20,122	452	(4,854)	(104)
Administration	10,939	280	14,402	373	(3,463)	(93)
	497,151	628	477,119	825	20,032	(197)*

* Results mainly from an internal adjustment between this activity and the Health Services Activity (See Pg. 2-20).

Description

The Social and Income Support Activity provides social and income support benefits to qualified veterans, their dependants and survivors, and comprises three sub-activities.

Benefits and Allowances: provides the payments for allowances, grants, and other types of financial assistance to clients or client related organizations. Of this the War Veterans Allowance/Civilian War Allowance represents the major payment and ensures that eligible veterans, their dependants and survivors receive a guaranteed level of income. Other payments are made for such things as the Last Post Fund (a non-governmental organization which ensures no veteran will receive a pauper's burial), educational assistance (Children of the War Dead), and burial assistance.

Operations: provides counselling services, determination of eligibility for allowances, entitlement calculations for applications, and the adjustment and updating of accounts for social and income benefits.

Administration: provides the executive functions within the Veterans Services Branch and financial, personnel, records management, clerical and administrative support services including payment services to clientele.

Performance Information/Resource Justification

Staff requirements for the activity are determined by forecasting workload volumes based on historical and sociological data. These volumes are related to a pre-determined time standard per work unit to determine the person-hours required. To determine staff size the person-hours required is then divided by the number of hours per person-year.

Benefits and Allowances: Anticipated War Veterans Allowance/Civilian War Allowance payments for 1983-84 and 1984-85 are reflected in Figure 7, and make up the major portion of payments. To qualify, a veteran must meet the age requirement (60 for a male, 55 for a female) or be permanently unemployable due to mental or physical handicaps. There is a modified income test to determine the initial and ongoing financial eligibility of all veterans, widows and orphans. Figure 8 reflects the WVA/CWA maximum monthly rates effective from 1979 to 1983.

Figure 7: WVA/CWA Anticipated Requirements (\$000)

1984-85			1983-84	
	No. of Recipients	\$	No. of Recipients	\$
Veterans	49,942	315,679	51,138	296,863
Widows	34,205	108,330	33,791	99,875
Orphans	558	2,044	570	2,125
Section 4.1 ¹	1,291	11,355	1,303	10,412
	85,996	454,214	86,802	425,000
Dependent Children For Whom Additional Allowance is Paid	12,576 ²	16,806 ³	13,072 ²	15,725 ³

¹ Special provision to surviving spouse during first year of change from married status.

² Number of dependent children is not included in total number of recipients.

³ Additional allowance for dependent children is included in total expenditures but not in the individual breakdown by category.

Figure 8: Maximum WVA/CWA Rates Effective 1979 - 1983

	1979	1980	1981	1982	1983
Married ⁴	487.57	541.26	706.37	802.38	909.57
Single	285.69	317.05	418.86	478.67	545.52
Orphans ⁵	200.65	219.48	252.78	283.62	316.24
Each Additional Child	72.83	79.83	88.98	99.57	111.35

⁴ Less family allowance paid for each child.

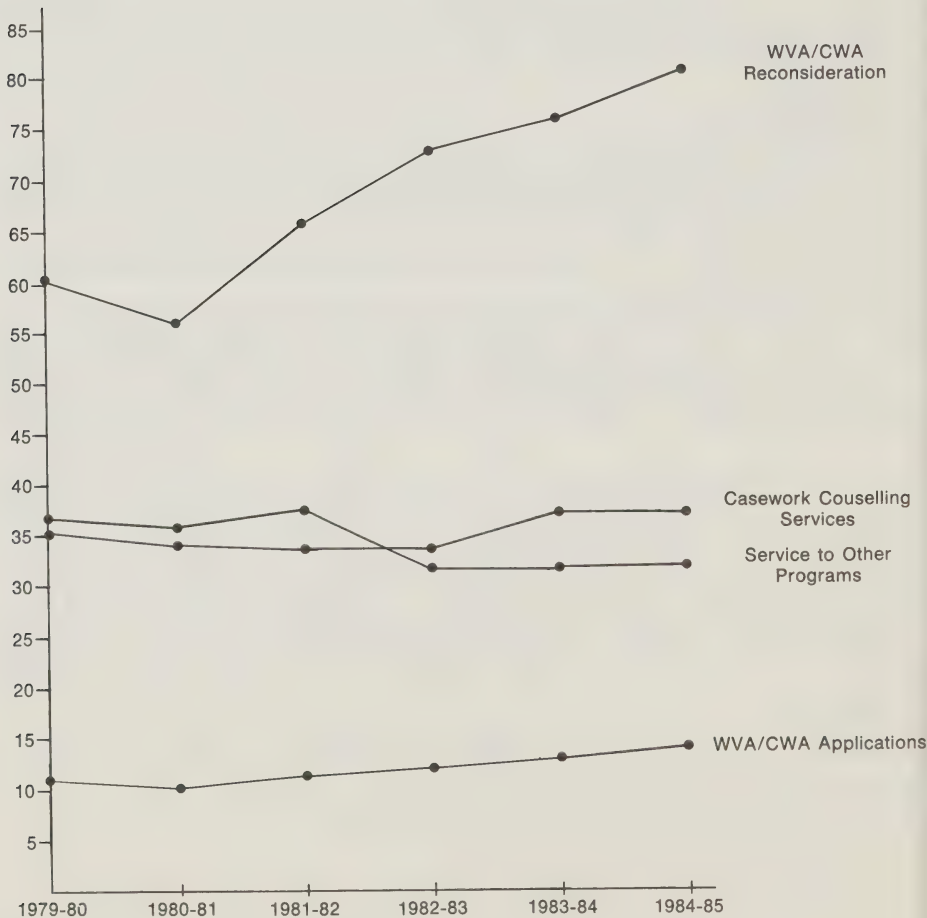
⁵ Married/Single blind receive slightly more.

WVA/CWA amounts paid to veterans and widows are adjusted quarterly to reflect increases in the Consumer Price Index. Orphans' benefits are adjusted on an annual basis.

Operations: The major operational functions involved are the processing of WVA/CWA applications, WVA/CWA reconsiderations (as a result of change in domestic or financial status), counselling services on behalf of other programs such as the Pensions Program, and casework counselling services. Figure 9 indicates volumes from 1979-80 for these functions. The increasing age of the client and the complexity of legislative change have placed an ever-increasing demand on counselling services to provide interpretation and guidance.

Figure 9: Workload Volumes (In Thousands of Cases)

No. of Cases



In terms of quality of service, Figure 10 summarizes the turnaround times that the Activity will try to maintain for 1984-85.

Figure 10: Desired Processing Time (Average Elapsed Days)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84
WVA/CWA applications	40	40
Assistance fund single grant	18	18
Funeral and burial grants	25	25

Administration: The \$11 million and 280 P-Y's required for the provision of payments to clients and other support functions represent 2% of dollars and 45% of P-Y's for the activity.

B. Health Services

Objective

To ensure the provision of adequate medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and domiciliary care to eligible veterans and other qualified persons.

Within this objective, specific targets include the following:

- to maintain established service delivery times; and
- to ensure the effectiveness of service and contribution elements of the Aging Veterans Program.

Resource Summary

Expenditures for the Health Services Activity will amount to 31% of total program expenditures in 1984-85.

Figure 11: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Hospitals	44,127	1,182	42,845	1,192	1,282	(10)
Other Health Purchased Services	123,312	-	113,592	-	9,720	-
Operations	22,862	584	21,977	457	885	127
Grants and Contributions	36,052	-	30,863	-	5,189	-
Home Related Services	5,754	171	5,574	172	180	(1)
Administration	9,761	297	7,319	233	2,442	64
	241,868	2,234	222,170	2,054	19,698	180*

* Results mainly from an internal adjustment between this activity and the Social and Income Support Activity. (See Pg. 2-15).

Description

The Health Services Activity provides benefits in the health related area to eligible Canadian and allied veterans, as well as certain classes of civilians, within and outside departmental institutions. Also involved is the interpretation, preparation and administration of related legislation and regulations at head office and in field operations. This Activity comprises six sub-activities:

Hospitals: involves all aspects of the operation and administration of the departmental hospital and the provision within this hospital of health care to eligible clients.

Other Health Purchased Services: includes payments for health services outside the Program's institutions. The major expenditures in this sub-activity are for drugs, doctors and dentists of choice, nursing services and outside hospitals and community health services.

Operations: provides counselling services, operation of dental units, chaplain services, prosthetic supplies, and the use of departmental transportation facilities by the client. Determining entitlement for claims submitted is also performed.

Grants and Contributions: represents funds paid for grants and contributions to clients and provinces, in accordance with specific agreements relating to health services or hospital transfers. This includes payments under the Aging Veterans Program. Under the Aging Veterans Program existing operations are extended to provide for medical care in the home, assistance with household chores and home modifications for qualified veterans. It also arranges for treatment in day hospitals. Eligible veterans may thus be able to remain in their homes rather than being institutionalized. Currently, these benefits apply to veterans who are receiving War Disability pensions and whose health care needs stem from these disabilities.

Home Related Services: includes all operating expenses for the Program's two departmental veterans homes. At March 31, 1983 the Rideau Veterans Home in Ontario had 142 beds and 121 patients while the Saskatoon Veterans Home had 79 beds and 71 patients. All veterans who were overseas are entitled to this service if they meet the criteria in regard to health status. A multi-disciplinary team determines eligibility and establishes a priority list.

Administration: includes the provision of financial management, records management, typing, administrative support services, and payment services to clientele.

Performance Information/Resource Justification

Hospital: For 1984-85 there will be one hospital under the administration and control of the Program. Figure 12 shows operating costs and person-years. At March 31, 1983 St. Anne's Hospital had 1084 beds and 967 patients. Figure 13 reflects the staff-to-bed set up ratio. Those eligible include: any veteran who receives a disability pension or War Veterans Allowance and veterans requiring domiciliary care. Costs are borne in part by the veterans, and the province of Québec reimburses the Department for certain services provided.

Figure 12: Operating Costs for the Program's Hospital (\$000)

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
St. Anne's Hospital	43,873	1,178	38,060	1,188	33,113	1,112
Head Office Administration	254	4	213	4	157	4
	44,127	1,182	38,273	1,192	33,270	1,116

Figure 13: Staff-to-Bed Set Up Ratio*

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
St. Anne's Hospital	1.1	1.1	1.1

* Staff-to-bed set up ratio is the total authorized complement divided by the total number of beds set-up and available for occupancy.

Other Health Purchased Services: The Veterans Treatment Regulations authorize the provision of medical, surgical and dental treatment, prosthetic appliances and long-term institutional care to eligible veterans and other qualified persons. Those eligible include those requiring care as a result of a pensionable condition, and veterans receiving War Veterans Allowance (for health care benefits not covered by a provincial health insurance plan). Veterans utilized a total of 961,909 patient-days in contract institutions and 426,781 in the hospital of choice program in 1982-83, with the Department meeting the cost of treatment of pensioned conditions. Payments made are reflected in Figure 14.

Figure 14: Other Health Purchased Services (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Non-departmental Hospital Services	81,792	77,897	54,609
Optometrist	767	659	562
Drugs	22,380	19,240	16,408
Medical services (doctor of choice)	1,403	1,206	1,029
Dental services (dentist of choice)	5,842	5,022	4,283
Other professional	948	815	695
Nursing services	814	700	597
Ambulance	743	639	545
Prosthetic services	8,506	7,314	6,236
Outpatient services	117	100	85
	123,312	113,592	85,049

Operations: Counselling interviews for 1984-85 are estimated at 35,500, with 36,000 in 1983-84 and 34,500 in 1982-83. It is intended to maintain an average turnaround time of 25 days in processing travel expense claims submitted by clients. The \$22.8 million and 584 P-Y's required for this function represent 9.5% of the dollars and 26% of the P-Y's for this activity.

Grants and Contributions: In 1963 the government announced a policy to transfer veterans hospitals to other jurisdictions in order to maintain professional stimulus and high standards. Under the terms of agreement, grants and contributions were made to the respective provinces. Of those to be paid in 1984-85 the major portion relates to hospital transfer agreements, with \$30,500,000. paid as contributions to the respective provinces (see Figure 15) in accordance with transfer agreements for departmental hospitals. The terms are based on individual negotiated agreements between federal and provincial agencies. The remaining \$5.6 million is mainly used to assist aging veterans in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs.

Figure 15: Contributions to Provinces for Hospital Transfers (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Nova Scotia	15,000	2,000	163
Quebec	6,000	5,000	2,908
Ontario	-	17,227	3,853
Manitoba	7,000	500	-
Alberta	-	1,000	-
British Columbia	2,500	-	8,844
	30,500	25,727	15,768

Home Related Services: The \$5.8 million and 171 P-Y's required to cover operating costs for the two departmental veterans homes represent 2.4% of dollars for the activity and 7.6% of P-Y's.

Administration: The \$9.7 million and 297 P-Y's required for the provision of payments to clients and other support functions represent 13.3% of P-Y's and 4% of dollars for the Activity.

C. Management of Property Contracts

Objective

To provide assistance and services to veterans who settled under the Veterans' Land Act so that they may acquire title to the property on which they are established.

Within this objective, specific targets include the following:

- to maintain arrears in collections at 1.5% or lower of the total due to the Crown;
- to maintain the high level of quality of service provided to veteran clients as reflected by the Client Satisfaction Survey completed in 1983; and
- to monitor demand for services in all field offices and to continue to close down those that are no longer justifiable.

Resource Summary

Expenditures for the Management of Property Contracts Activity will amount to 1.2% of total program expenditure in 1984-85.

Figure 16: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Management of Property Contracts	9,386	193	6,987	193	2,399*	-

* \$2.6 million added to the reserve for Conditional Benefits payable to veterans under terms stipulated in the Veterans' Land Act.

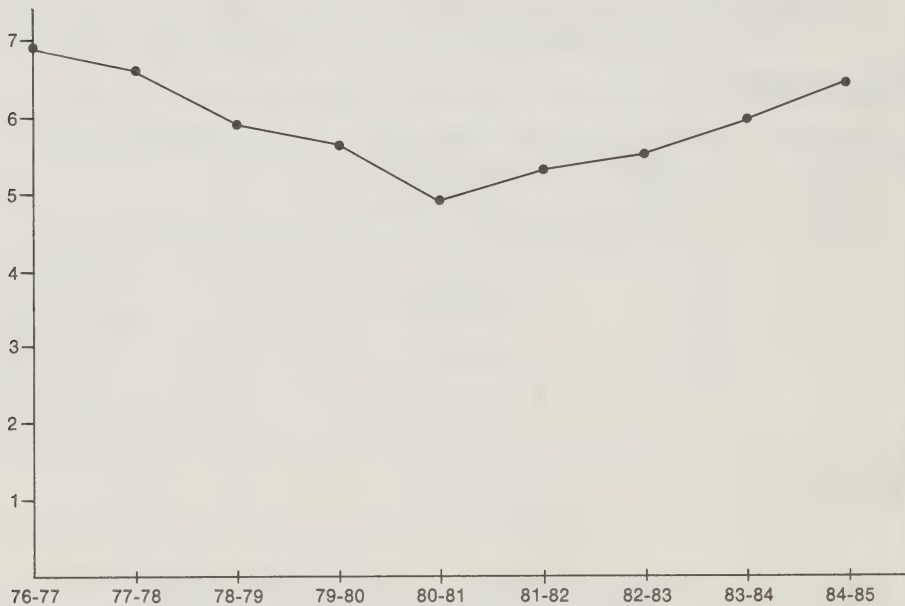
Description

The Management of Property Contracts Activity provides services to veteran clients, their heirs and representatives through four Regional, eight District, one Service and 37 Field Offices to ensure that the objectives of the Activity are achieved. Lending was completely terminated in 1977, leaving basically a management, monitoring, counselling and collection function. As of April 1, 1984 there are approximately 28,500 accounts and \$231.8 million remain to be collected.

Performance Information/Resource Justification

One of the key performance indicators is person-years per 1000 active accounts, as illustrated in Figure 17.

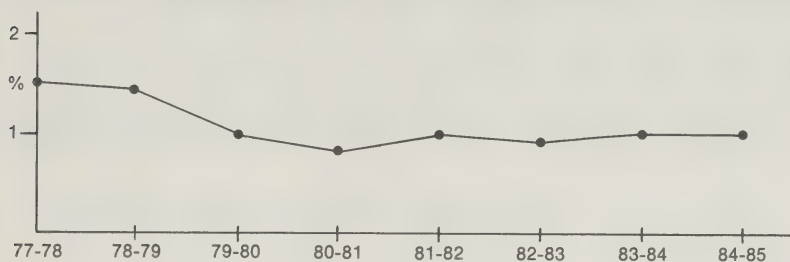
Figure 17: Person-Years per 1000 Active Accounts



The increase in 1981-82 resulted from the transfer of the VLA Fund Accounting Function, along with nine person-years, from Veterans Services to Veterans Land Administration in the Ontario Region. The minor increase in subsequent years is due to the need to maintain a satisfactory level of service to clients resulting in some reduction in efficiency.

Under the current mandate, one of the Activity's major responsibilities involves the timely collection of all amounts due to the Crown. Figure 18 shows the percentage of arrears to total amounts due as of the end of each fiscal year from 1977-78 to 1984-85.

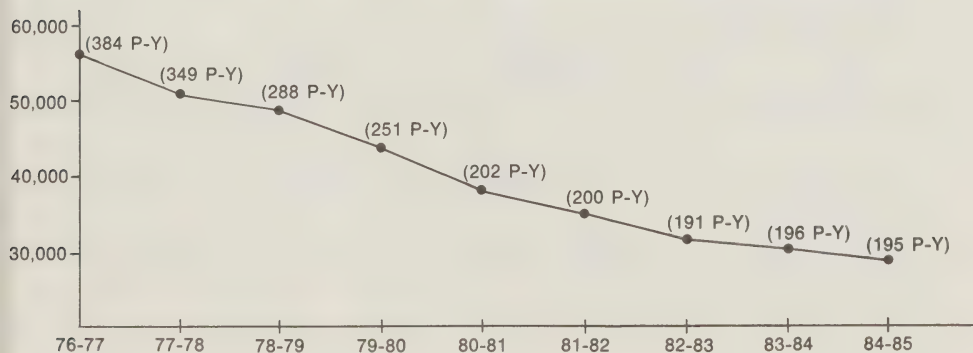
Figure 18: Percentage of Arrears to Total Amounts of Payment Due



* In spite of adverse economic conditions, it has been possible to hold the percentage of arrears during 1982-83 at 0.9%.

Figure 19 displays the number of active accounts remaining at the beginning of each fiscal year along with the number of person-years required to maintain the operation.

Figure 19: Active Accounts Remaining and Person-Years Required



In 1983, a Client Satisfaction Survey was conducted in conjunction with Statistics Canada. Of the 6,400 clients responding, 94% were satisfied with the service received. This level of service is to be maintained for 1984-85 and future years.

D. Departmental Administration

Objective

To provide financial, administration, personnel and management support services to the portfolio in the most efficient and effective manner; and to make an effective contribution to portfolio management.

Within this objective specific targets include the following:

- ensure the integration of Departmental Long-Term Planning, Corporate Planning and Operational Planning with Goal-Setting and Review;
- provide effective and economic EDP systems operations and maintenance service in support of the 25 departmental and associated agency EDP application systems; and
- conduct the audits and evaluations approved by Departmental and Agency management.

Resource Summary

Expenditures for the Departmental Administration Activity will amount to 2.1% of total portfolio expenditures in 1984-85.

Figure 20: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Departmental Administration	32,219	578	42,383	744	(10,164)	(166)

Description

The Departmental Administration Activity covers the operation of the offices of the Minister, Deputy Minister, Assistant Deputy Minister (National Capital Operations), Assistant Deputy Minister (Finance, Personnel and Administration) and the managerial support functions of financial management, personnel administration, planning, audit and evaluation services, public relations, administrative services, internal management consulting, commemoration, and electronic data processing services. The maintenance of the Relocation Task Force, costs of double-banking, parallel management support operations, staffing, training and removal, are reflected in the Departmental Administration Activity costs.

Performance Information/Resource Justification

Costs for the Departmental Administration Activity are \$32.2 million 1984-85 (Estimates), \$42.4 million 1983-84 (Forecast), \$34.2 million 1982-83 and \$31.5 million 1981-82.

Resources required for 1984-85 represent 13.8% of P-Y's and 4.1% of dollars for the Portfolio operation.

The person years associated with Departmental Administration deliver services in four distinct areas. The first three could be considered unique compared with other Departments. They affect person years as follows:

	<u>P-Y</u>
1. Relocation Task Force and extra resources related to relocation to Prince Edward Island	90
2. Extra P-Y's required for the operation of the Ottawa extension of Charlottetown Head Office (Minister and Deputy Minister offices)	3
3. Payment service on behalf of the Veterans and Pension programs	52
4. Standard administration service across a Portfolio having (5) deputy heads	433

These resources allow the provision of a minimum acceptable level of support services to the Portfolio consistent with those produced in other departments. The level of service provided responds to central agency directives and standards and are largely non-discretionary.

Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 21: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	96,109	101,690	100,184
Contributions to employee benefit plans	12,490	13,047	14,344
Other Personnel	606	2	2
Goods and Services			
Payment to contract hospitals	81,792	77,897	54,609
Transportation and communications	13,590	15,631	11,934
Professional and special services	45,242	46,496	41,474
Utilities, materials and supplies	15,212	15,524	14,951
All other expenditures	7,311	7,695	5,652
Total operating	272,352	277,982	243,150
Capital	2,750	2,716	2,970
Grants and contributions	505,522	467,961	415,817
Total expenditures	780,624	748,659	661,937

2. Personnel Expenditures

Figure 22: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	1984-85	1983-84	1982-83		
Executive					
Senior	21	17	15	47,960-93,040	65,734
Senior Management	16	-	-	47,960-93,040	59,442
Scientific and Professional					
Dentistry	27	27	32	38,843-65,400	51,613
Home Economics	10	10	14	21,685-48,015	29,370
Medicine	25	27	24	40,054-85,140	71,189
Nursing	272	272	397	17,773-47,278	29,934
Occupational and Physical Therapy	12	12	26	19,706-41,842	30,349
Pharmacy	5	5	10	16,790-52,980	33,479
Psychology	5	5	5	23,136-53,881	37,628
Social Work	24	24	38	19,595-48,754	28,515
Administrative and					
Foreign Service					
Administrative Services	219	238	227	13,250-55,226	31,898
Computer Systems Administration	38	50	39	17,872-58,508	34,895
Financial Administra- tion	72	77	91	13,193-55,220	39,176
Information Services	20	21	26	12,932-55,220	35,556
Organization and Methods	57	76	82	13,520-55,220	37,553
Personnel Administra- tion	63	59	77	13,330-60,830	39,110
Program Administration	73	94	102	13,250-55,226	32,964
Purchasing and Supply	10	12	10	12,158-55,220	33,074
Welfare Programs	391	395	332	14,160-55,220	29,135

Technical					
Engineering and Scientific Support	18	18	48	13,372-48,444	27,952
Administrative Support					
Data Processing	20	18	52	12,716-35,362	21,210
Clerical	1,082	1,121	1,048	12,316-30,231	20,318
Secretarial	222	246	223	12,034-30,425	18,900
Operational					
Firefighters	2	2	3	21,147-39,416	30,532
General Labour and Trades	101	99	128	14,067-38,735	23,341
General Services	12	16	16	12,627-38,088	22,165
Heating, Power and Stationary Plant Operation	27	27	36	18,242-35,598	23,466
Hospital Services	773	773	1,178	11,720-28,292	17,718
Minister's Exempt Staff	10	7	7		26,040
Other	6	25	41	12,033-65,770	27,929

The person year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Capital Expenditures

Figure 23: Allocation of Capital Budget (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Construction, maintenance and renovation	893	1,026	1,302
Equipment and vehicles	1,857	1,690	1,668
	2,750	2,716	2,970

Figure 24: Details of Major Capital Projects (\$000)

Projects by Activities	Currently Estimated Total Cost	Forecast Expenditures to March 31, 1984	Estimates 1984-85	Future Years Require- ments
Departmental Administration				
Furniture and Equipment				
Relocation Project	1,164	799	365	-
Health Services				
St. Anne's Hospital				
Alternate Air Conditioning	500		500	-
Furniture, Equipment and Vehicles -				
All Regions	1,261		1,261	-

4. Grants and Contributions

Figure 25 presents a summary of all grants and contribution expenditures of the Program.

Figure 25: Details of Grants and Contributions

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
	\$	\$	\$
Grants			
Social and Income Support			
War Veterans Allowances and Civilian War Allowances:			
North West Field Force	2,000	2,000	10,000
South African War	35,000	40,000	44,000
World War I	11,500,000	13,000,000	14,714,000
World War II and Special Forces (Korea)	420,497,000	391,308,000	354,848,000
Dual Service (World Wars I and II)	680,000	650,000	747,000
Civilian War Allowances	21,500,000	20,000,000	17,988,000
Assistance in accordance with the provision of the Assistance Fund Regulations	2,100,000	2,000,000	1,767,000
Army Benevolent Fund	18,000	18,000	18,000
Royal Canadian Legion	9,000	12,000	9,000
Canadian Veterans Association of the United Kingdom	1,000	1,000	1,000
Other Benefits -			
Children of War Dead (Education Assistance)	1,115,000	1,000,000	892,000
University and Vocational Training	30,000	36,000	13,000
Assistance to Canadian Veterans - Overseas District	46,000	46,000	40,000
Repayment under Subsection (3) of Section 10 of the Veterans Rehabilitation Act (R.S.c.V-5)	2,000	2,000	-
Last Post Fund	1,150,000	1,500,000	996,000
Special Housing Assistance for Veterans	72,000	40,000	51,000
Commonwealth War Graves Commission	2,500,000	2,500,000	2,242,000
United Nations Memorial Cemetery in Korea	20,000	16,000	19,000
Treatment and Related Allowances	4,525,000	3,900,000	3,164,000

Payments under the War Service Grants Act

Re-Establishment Credits under Section 8	2,000	2,000	-
Repayments under Section 15 for compensating adjustments made in accordance with the terms of the Veterans' Land Act	200,000	200,000	73,000
Returned Soldiers Insurance Actuarial Liability Adjustment	63,000	63,000	64,000
Veterans Insurance Actuarial Liability Adjustment	803,000	746,000	803,000

Health Services

Grants to various provinces concerning the provision of prosthetic services to veterans	200,000	200,000	84,000
---	---------	---------	--------

Management of Property Contracts

Provision for Reserve for Conditional Benefits, Veterans' Land Act	2,600,000	-	-
--	-----------	---	---

Total grants	469,670,000	437,282,000	398,587,000
--------------	-------------	-------------	-------------

Contributions**Social and Income Support**

Summer Canada - Student Employment Program	-	16,000	50,000
--	---	--------	--------

Health Services

Contributions to the respective provinces in accordance with the agreements of transfer of departmental hospitals	30,500,000	25,727,000	15,768,000
Contributions to aging veterans to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs	5,346,000	4,500,000	1,412,000
Contributions to New Employment Expansion Development program (NEED) projects	6,000	436,000	-

Total contributions	35,852,000	30,679,000	17,230,000
---------------------	------------	------------	------------

Total grants and contributions	505,522,000	467,961,000	415,817,000
--------------------------------	-------------	-------------	-------------

B. Cost Analysis

Figure 26: Net Cost of Program for the Year 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Deduct Revenue	Net Cost	Total Cost 1983-84
Veterans Affairs	780,624	22,982	806,606	25,843	777,763	742,169

Other costs of \$22,982,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by this department	9,273
● services provided without charge by other departments	
accommodation (Public Works)	8,722
cheque issue (Supply and Services)	1,548
employee surgical-medical insurance (Treasury Board)	2,802
employee compensation (Labour)	637

Revenue consists of:

	(\$000)
● receipts credited to revenue (interest on Veterans Land Act loans)	12,300
● provincial hospital insurance plans	6,632
● other	6,911

C. Acts and Regulations Relating to the Veterans Affairs Program

1. Acts

Allied Veterans Benefits Act
 Children of War Dead (Education Assistance) Act
 Civilian War Pensions and Allowances Act (Part XI)
 Department of Veterans Affairs Act
 Fire Fighters War Service Benefits Act
 Returned Soldiers' Insurance Act
 Soldiers' Settlement Act

Supervisors' War Service Benefits Act
Veterans Benefit Act
Veterans Insurance Act
Veterans' Land Act
Veterans Rehabilitation Act
War Service Grants Act
War Veterans Allowance Act
Womens' Royal Naval Service and the South African
Military Nursing Service (Benefits) Act

2. Regulations

Assistance Fund (WVA and CWA) Regulations
Guardianship of Veterans' Property Regulations
Last Post Fund Regulations
Pensioners Training Regulations
Vetcraft Shops Regulations
Veterans Burial Regulations
Veterans Estates Regulations
Veterans Treatment Regulations

**War Veterans Allowance Board Program
Expenditure Plan**

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates 3-4

Section I
Program Overview

A. Financial Summary 3-5

B. Background 3-6

 1. Introduction 3-6

 2. Legal Mandate 3-6

 3. Program Objective 3-6

 4. Program Description 3-6

 5. Program Organization for Delivery 3-7

 6. Allowance Process 3-8

C. Planning Perspective 3-9

 1. Environment 3-9

 2. Program Effectiveness 3-9

 3. Performance Information/Resource Justification 3-12

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object 3-14

 1. Expenditures by Object 3-15

 2. Personnel Expenditures 3-15

B. Cost Analysis 3-16

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

Authority is requested in these Estimates to spend \$1,495,000 in support of the 1984-85 War Veterans Allowance Board Program. The remaining expenditures, estimated at \$171,000 for Contributions to Employee Benefit Plans, will be made under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	<u>\$</u>	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Budgetary			
Vote 10 - War Veterans Allowance Board - Program expenditures	1,495,000	1,377,000	118,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	<u>171,000</u>	<u>156,000</u>	<u>15,000</u>
Total Program	1,666,000	1,533,000	133,000

Section I

Program Overview

A. Financial Summary

Funding requirements for the War Veterans Allowance Board Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented by activity in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Appeals, Reviews, Adjudication and Interpretation	1,666	1,523	143	3-14
Authorized person-years	35	35		

The increase of \$143,000 in the 1984-85 requirements over the 1983-84 forecast is due mainly to the following:

(\$000)

- increases due to inflation in salaries,
employee benefits and other operating costs, and 144
- decreases in other operating costs due to Treasury
Board administrative restraint measures (11)

B. Background

1. Introduction

This Program provides an appeal and review forum for applicants and recipients who feel they were unjustly denied benefits under the War Veterans Allowance Act, and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act. The programs on which the Board adjudicates are administered by the Department of Veterans Affairs. Initial adjudications are made by seven District Authorities, which are independent adjudicating bodies. The Board also advises the Minister with respect to the Veterans Allowance Regulations and the Civilian Allowance Regulations.

2. Legal Mandate

The statutory framework within which the Board functions is set out in the War Veterans Allowance (WVA) Act, Veterans Allowance Regulations, Part XI Civilian War Pensions and Allowances (CWP&A) Act, and Civilian Allowance Regulations.

The above Acts and Regulations outline the terms and conditions of eligibility for receipt of benefits under the legislation. The precedent decisions of the Board collectively set out the jurisprudence respecting allowances. These decisions provide guidance to the District Authorities and to the Department of Veterans Affairs.

3. Program Objective

The objective of the Program is to ensure that veterans and their dependants receive their entitlement under the War Veterans Allowance Act and Part XI of the Civilian War Pensions and Allowances Act.

4. Program Description

The Board's major responsibilities are: to act as a court of appeal for aggrieved applicants and recipients; to review decisions of the District Authorities to ensure that adjudication is consistent with the intent and purview of the legislation, and that the legislation is applied uniformly throughout Canada; to adjudicate pursuant to specific sections of the WVA/CWP&A Acts where the Board has sole jurisdiction; to provide interpretation of the WVA/CWP&A Acts and Regulations; and to advise the Minister on Regulations under the WVA/CWP&A Acts. The Board also issues Precedent Decisions which continuously refine the jurisprudence related to the legislation.

5. Program Organization for Delivery

Organization Structure: As shown in Figure 2, the Board is composed of the Chairman, Deputy Chairman, three Members and three Temporary Members who are appointed by the Governor in Council.

The Chairman of the Board has control and direction over the duties to be performed by the other members of the Board and the duties to be performed by such members of the staff of the Department as may be assigned to the Board by the Minister. The Chairman reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Deputy Minister of Veterans Affairs and the Dominion Secretary of the Royal Canadian Legion are additional Members of the Board without remuneration.

The total of 35 person-years authorized for 1984-85 includes eight person-years for a Chairman, a Deputy Chairman, and six Board members. Twenty-seven person-years will be utilized by the Board for developing the following organization and support expertise to carry out its mandate.

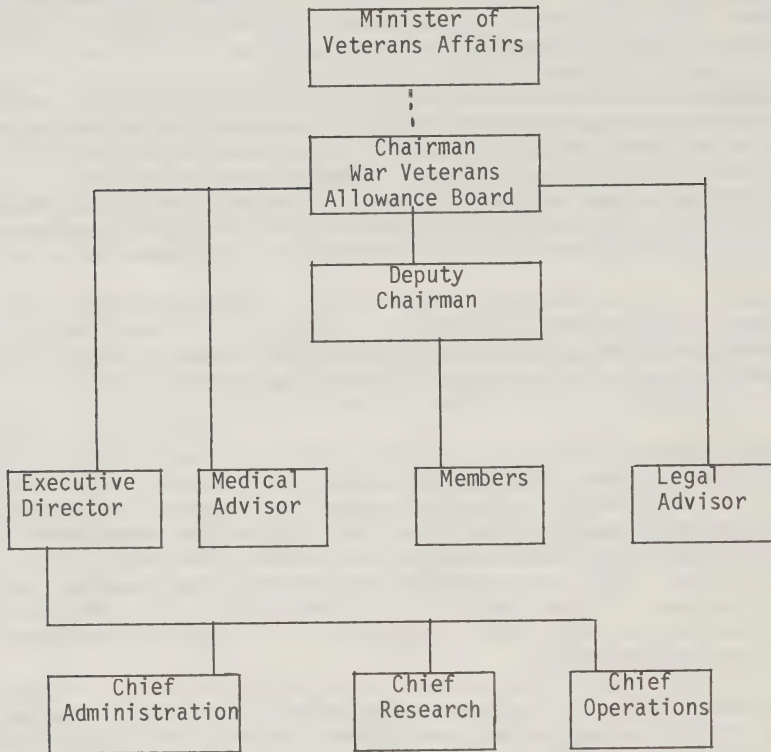
Executive Support Group: Five person-years for providing specialized services to the Chairman, Deputy Chairman and Board Members in the areas of policy and management of resources; operational control; advice on legislative matters; medical aspects of the legislation; development and implementation of activities to ensure the optimum efficiency of the Chairman's office; and stenographic and secretarial requirements. Legal advice to the Board is provided by a full time Legal Advisor attached to the Department of Justice. The Legal Advisor functions as a member of the Executive Support group.

Operations Division: Thirteen person-years for systematic review and the preparation of summaries for those cases that require adjudication by the Board; and promulgation of resulting Board decisions, for providing services to the Board in the areas of registration and preparation of agenda for cases requiring adjudication; writing official Board minutes; issuing internal policy guidelines, maintaining a library of precedent decisions and related information.

Information and Research Division: Three person-years to provide for the Board's requirements for information and research respecting operational, planning and policy development interpretations and communications.

Administration Division: Six person-years to provide for financial management, accounting, personnel, transcribing and typing services and other general administrative functions of the Board.

Figure 2: Organization Structure



6. Allowance Process

Section 30 of the War Veterans Act states that the Minister shall be charged with the administration of the Act except for the power, authority and jurisdiction to deal with and adjudicate upon applications for allowances. Initial applications are ruled on by Veterans Affairs District Authorities (VADA) of which there are seven in the country. VADA has free and unrestricted authority to adjudicate and review awards under the Allowance legislation. These adjudications may be appealed to or reviewed by the War Veterans Allowance Board.

Figure 3: Allowance Process and Responsibilities

Step	Process	Responsibility
<u>Applications</u>		
1.	Application made to the Department of Veterans Affairs	Applicant
2.	Adjudications made by Veterans Affairs District Authority	VADA
<u>Appeals (if dissatisfied)</u>		
3.	Appeals filed with the War Veterans Allowance Board	Appellant
4.	Final decision made on appeal	WVAB

C. Planning Perspective

1. Environment

National economic conditions tend to have a major impact upon the volume of work of the Board. In difficult economic times recipients tend to appeal any decision which is perceived to limit their entitlement. In the present environment a continuing increase in the rate of appeals is occurring. The complex nature of appeals, many of which now involve issues of income assessment, tends to require additional work from the Board to arrive at adjudications.

2. Program Effectiveness

The main objective of the War Veterans Allowance Board Program is to ensure that applicants and recipients of allowances receive full entitlement under the legislation. The following criteria measure the effectiveness of the Program in meeting its objective:

- the degree of utilization of the service by the veterans and their dependents reflect their perception of the measure of justice available; recently there has been a marked increase in the number of appeals received. In the three years preceding 1982-83, an average of 454 appeals per year were received. During 1982-83 the Board considered 1176 appeals, issuing rulings in 572 cases and returning 604 cases to the field for remedial action;
- equitable decisions on behalf of veterans through the appeal and review process;

- improved District Authority decisions based upon a better understanding of Board policy;
- heightened awareness by Department of Veterans Affairs employees of the rights of veterans and their dependants;
- Precedent Decisions or changes to the regulations that enhance benefits to veterans and their dependants. Several examples of principles contained in recent Precedent Decisions are:
 - the principle that an award paid under the Victims of criminal Acts Compensation Act of Quebec is an assistance payment from a provincial authority and is therefore exempt income for allowance purposes.
 - the principle that royalty payments received by native Indians for the sale of an interest in a Reserve represent a return of capital and not income for the purpose of the WVA Act. This decision brings into harmony treatment afforded native Indians under the WVA Act, the Income Tax Act and the Indian Act.
 - the principle that for the period of World War II between September 1, 1939 and May 8, 1945 inclusive, all waters to seaward from the mean low water line surrounding Newfoundland and Labrador are "dangerous waters" and the principle that service at sea may include service in ships which were capable of sailing or operating beyond the territorial waters, in keeping with accepted navigational practices in the area, and which did sail or operate beyond the territorial waters during World War I or World War II. These combined principles mean that service in many of the vessels engaged in the coastal trade in Newfoundland in war time constitutes service at sea for the purposes of the Civilian War Pensions and Allowances Act, Part XI.
 - the principle that where a veteran who meets service eligibility requirements but who has not resided in Canada for a total period of ten years and who subsequently dies while outside the country can, for allowances purposes, be considered to have had constructive residence in Canada at the time of his death. As a result of the establishment of this principle certain widows of allied veterans who would have previously not met the requirements for residency may now be entitled to receive allowance;
- increasing national uniformity of interpretation and adjudication respecting allowances; and

- the Board has determined that an average turnaround time of sixty days per case is optimal. This is sufficient time to ensure that the average case is carefully researched and considered, and that applicants and recipients are provided with a reasonable timely service.

The relative success of the Board with respect to these indicators is reflected either in communications received from veterans and veterans representatives by the Board and Minister or statistical reports prepared by the Board. The propriety of the Board's activities is also objectively measured in that all rulings of the Board are subject to appeal to the Federal Court.

As set out in Figure 4, the Board deals with approximately 1% of the cases adjudicated upon by VADA. These tend to be the more complex and difficult cases. Hence the VADA decisions that have been altered or reversed are not indicative of the quality of the majority of first line adjudications performed by VADA. These figures do, however, indicate trends for the more complex cases. In regard to adequate testing of all adjudications, the Board is presently developing minimum standards based in part upon accepted statistical sampling techniques to add structure to the review process.

Figure 4: Summary of Adjudications

Cases where the Board concurred with VADA	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
		%		%		%
Appeals	140	46.8	234	46.8	232	40.6
Reviews	209	41.8	125	41.8	17	19.3 ¹ ²
Cases where Board Altered or Reversed decisions by VADA						
Appeals	160	53.2	266	53.2	340	59.4
Reviews	291	58.2	175	58.2	71	80.7 ¹ ²

¹Review figure does not include 20 cases which were reconsidered.

²The significant change in percentage from 1982-83 to 1983-84 and 1984-85 results from the Board having more time to review cases and thus not being as restrictive in screening as in 1982-83 when a limited number of cases with known concerns were reviewed.

3. Performance Information/Resource Justification

The quasi-judicial nature of the Board's work makes it difficult to relate results to resources. Appeals are given priority over the other work of the Board. There is a wide variety of cases, and depending on its complexity, an appeal can take from 20 to 200 person-hours to bring to the final ruling stage. It is therefore not possible to express workload as units of production.

Reviews, like appeals, vary in complexity. In keeping with its mandate to ensure that the veteran receives his/her full entitlement under the Act, the objective of the Board, under ideal conditions, is a much higher rate of review of adjudications. Due to the increasing number of appeals and their priority, the Board has been forced to divert resources to the appeal function, thereby limiting review activity. However, if present initiatives are successful, an improvement in the level of review activity is foreseen.

The level of resources required to operate the War Veterans Allowance Board is determined by known average volume of adjudications which the Board Members can undertake in a year. The review and appeal process is nondiscretionary. Under optimum conditions the Board can adjudicate upon 1100 cases in a year. (Optimum conditions would occur when a constant flow of low complexity cases and a fully trained complement of Board and staff members co-existed). It is anticipated that the Board can meet the increased workload and continue to achieve its objective through greater productivity as new employees become more knowledgeable about the legislation.

The Board has established screening criteria for incoming cases whereby appeals in which VADA has failed to apply established interpretations or where new pertinent information is provided are now returned to the field. In figure 5 these are reflected as "Referred Appeals".

Precedent decisions are issued in cases where an important new interpretation has occurred or where a significant departure from past practice is seen to be taking place.

Figure 5: Summary of Actual and Projected Activity of the Board for the Period 1979-84

Year	No. of Reviews	Appeals Adjudicated	No. of Referred Appeals	No. of Precedent Decisions ³	Total No. of Cases
1979-80	292	469		27	761
1980-81	109	393		17	502
1981-82	109	501		25	610
1982-83	108	572	604	11	1,284
1983-84	300	500	300	20	1,100 ¹
1984-85	500	300	300	20	1,100 ²

1 Forecast

2 Estimate

3 duplicated under appeals column

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 6: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	1,318	1,198	1,101
Contributions to employee benefit plans	171	156	169
Goods and Services			
Transportation and communications	124	117	87
Professional and special services	26	25	27
Utilities, materials and supplies	12	11	8
All other expenditures	13	13	12
Total operating	1,664	1,520	1,404
Capital	2	2	9
Grants and Contributions		1	6
Total expenditures	1,666	1,523	1,419

2. Personnel Expenditures

Figure 7: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	1984-85	1983-84	1982-83		
Executive					
Senior	8	8	8	47,960-93,040	57,292
Administrative and Foreign Service					
Administrative Ser- vices	15	15	17	13,250-55,226	32,685
Technical					
Social Science Support	2	2	-	12,033-55,013	35,267
Administrative Support					
Clerical	4	6	3	12,316-30,231	21,038
Secretarial	5	3	6	12,034-30,425	15,100
Other	1	1	1	40,054-85,140	61,688

The person year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 8: Net Cost of Program for the Year 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expenditures	Add Other Costs	Total Cost	Total Cost 1983-84
War Veterans Allowance Board	1,666	137	1,803	1,650

Other costs of \$137,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by Public Works	103
● other services provided without charge by other departments	34

**Pensions Program
Expenditure Plan**

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	4-4
--	-----

Extracts from Volume II of the Public Accounts	4-5
--	-----

Section I Program Overview

A.	Highlights	
1.	Plans for the Estimates Year	4-6
2.	Recent Performance	4-7
B.	Financial Summary by Activity	
1.	Financial Requirements	4-8
2.	Review of 1982-83 Financial Performance	4-9
C.	Background	
1.	Introduction	4-9
2.	Legal Mandate	4-9
3.	Program Objective	4-10
4.	Program Organization for Delivery	4-10
5.	Pensions Process	4-11
6.	Pension Eligibility Requirements	4-12
D.	Planning Perspective	
1.	Environment	4-14
2.	Initiatives	4-15
3.	Update on Previously Reported Initiatives	4-16
4.	Program Effectiveness	4-16

Section II Analysis by Activity

A.	Canadian Pension Commission	4-19
B.	Pension Review Board	4-26

Section III Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
1.	Expenditures by Object	4-29
2.	Personnel Expenditures	4-30
3.	Grants and Contributions	4-31
B.	Cost Analysis	
1.	Net Program Cost	4-32

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Minister of Veterans Affairs requests the authority to spend \$733,097,000 for the operation of the Pensions Program during the 1984-85 fiscal year. Of this amount, \$16,690,000 is required for operating expenditures and \$716,407,000 for grants and contributions. Other operating expenditures, an estimated \$1,570,000 for employee benefits, will be met under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

	ESTIMATES		
	1984-85	1983-84	Change
	\$	\$	\$
Budgetary			
Vote 15 - Pensions - Pension Review Board - Operating expenditures	901,000	1,134,000	(223,000)
Vote 20 - Pensions - Canadian Pension Commission - Operating expenditures	15,789,000	15,808,000	(19,000)
Vote 25 - Pensions - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board. (As previously provided in Appropriation Act No. 2 1983-84)	716,407,000	667,936,000	48,471,000
Statutory - Contributions to Employee Benefit Plans	1,570,000	1,706,000	(136,000)
Total Program . . .	734,667,000	686,584,000	48,083,000

Extracts from Volume II
of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1982-83

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 15 - Pensions - Pension Review Board - Operating expenditures.	968,000	968,000	788,002
Vote 20 - Pensions - Canadian Pension Commission - Operating expenditures.	13,548,000	14,177,910	13,521,923
Vote 25 - Pensions - The grants listed in the Estimates and contributions provided that the amount listed for any grant may be increased or decreased subject to the approval of the Treasury Board	597,926,000	602,926,000	599,774,881
	612,442,000	618,071,910	614,084,806
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans	1,504,000	1,663,400	1,663,400
	613,946,000	619,735,310	615,748,206

Section I Program Overview

A. Highlights

1. Plans for the Estimates Year

During 1984-85, the Pensions Program expects to accomplish the following:

- to pay benefits to 100,758 pensioners and to 41,900 eligible dependants and others; this represents an increase and decrease respectively of less than 1% over 1983-84;
- to see the Canadian Pension Commission (CPC) render decisions on 7500 new or revised pension applications and on 3,900 cases to its Entitlement and Assessment Boards in 1984-85. This represents no change in decisions on new or revised pensions and no change over 1983-84 in Assessment and Entitlement Board cases. (see page 4-23 and 4-24).
- to see the Canadian Pension Commission maintain the following average response times: (see page 4-24)
 - less than 90 days to render a decision on initial applications;
 - less than 150 days from certification of readiness to render a judgement on appeals to either Assessment or Entitlement Boards;
- to medically examine aging pensioners more frequently, increasing the total number of examinations to 18,000 in 1984-85 from 16,000 in the previous year (see page 4-15); and
- financial requirements for pension payments in 1984-85 are estimated to be \$716,407,000 (\$667,936,000 in 1983-84). This increase of \$48,471,000 or 7.3% is due to the automatic annual indexing of pensions and the change in legislation (Bill C-82) which provides broader coverage of benefits to surviving spouses and other dependants.

2. Recent Performance

The following is an update to the 1982-83 Highlights:

- in 1982-83 the Canadian Pension Commission paid benefits to 4146 more pensioners and to 11,694 more dependants of deceased pensioners than it had anticipated paying. The reasons for this are to be found in the unexpected impact of Bill C-82 and the Commission's massive effort to reduce its backlog. The Commission had projected a six year period for the full impact of Bill C-82 to be felt. In fact 80% of applications from newly eligible spouses came within two years. In turn, the Commission's estimate for applications received and Assessment Boards to be held were similarly affected. The estimated handling of 6,000 new or revised pension applications and the holding of 3,300 boards were underprojected by 492 (8.2%) in the former case and 1,117 (33.8%) in the latter instance. The Commission would emphasize that, despite the unanticipated increase in its workload, it nevertheless rendered 9,396 first decisions including 4,732 applications on hand at the beginning of the fiscal period.
- pension payments by the Canadian Pension Commission in 1982-83 amounted to \$599,775,000 as compared to the \$597,926,000 estimated. The increase was a result of the above.
- the actual response times for the Canadian Pension Commission in 1982-83 were significantly shorter than those expected. This resulted from the addition of 32 person years in 1982-83 and improved operational procedures.
 - 134 days were required to render a decision on initial disability pensions applications as compared to the 289 days expected. Survivor pension applications were processed in 96 days as compared to the 120 days estimated.
 - 283 days and 290 days respectively were required to render a judgement on appeals to Assessment and Entitlement boards, compared to the 244 days and 345 days estimated. That the Commission overshot its target by 39 days (13.8%) in the first instance is attributable again to the unanticipated volume of applications arising out of Bill C-82.
- in 1982-83 the Pension Review Board reduced its processing time to less than 12 months and significantly reduced the backlog of cases.

B. Financial Summary by Activity

1. Financial Requirements

Funding requirements for the Pensions Program for both the Estimates year and the current fiscal year are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary by Activity (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Pensions Activity				
Canadian Pension				
Commission	733,669	684,629	49,040	4-19
Pension Review Board	998	1,263	(265)	4-26
	734,667	685,892	48,775	
Authorized person years				
Canadian Pension				
Commission	367	373	(6)	
Pension Review Board	22	28	(6)	

The increase of \$48,775,000 in the 1984-85 requirement over the 1983-84 forecast is due to the following major item:

(\$000)

- increases in pension benefits due to annual indexing the Consumer Price Index and Bill C-82 48,471
- additional costs of operating from P.E.I. 617
- allowance for inflation in operating costs 22
- person year reduction in the Pension Review Board on completion of work backlog (210)

2. Review of 1982-83 Financial Performance

Figure 2: Review of 1982-83 Financial Performance (\$000)

	1982-83		
	Main Estimates	Actual	Change
Pensions Activity			
Canadian Pension Commission	612,860	614,830	1,970
Pension Review Board	1,086	918	(168)
	613,946	615,748	1,802

The change results mainly from the unanticipated early surge in applications arising from Bill C-82, culminating in increased pension payments.

C. Background

1. Introduction

The Pensions Program consists of the Canadian Pension Commission and Pension Review Board, each of which reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs.

The Canadian Pension Commission renders decisions and holds Entitlement and Assessment boards on disability and dependant pension applications while the Pension Review Board acts as a court of appeal on pension cases and provides interpretation of the Pension Act.

2. Legal Mandate

Acts governing the operations of the Canadian Pension Commission include: the Pension Act, under which pensions are awarded for disability or death related to military service; the Civilian War Pensions and Allowances Act, Parts I to X, which provides for similar pension awards for disability or death attributable to service during the Second World War in certain organizations closely associated with the Armed forces such as the Merchant Navy; and the Compensation for Former Prisoners of War Act which provides compensation to victims for time spent in prisoner-of-war camps.

In addition, the Commission considers claims for pensions under certain other measures, including the Flying Accidents Compensation Regulations, the RCMP Superannuation Act, the RCMP Pension Continuation Act and the Halifax Relief Commission Pension Continuation Act. Payments pursuant to the RCMP Superannuation and Pension Continuation Acts are provided for under the spending authority provided in the Law Enforcement Program of the Ministry of the Solicitor General. The Commission is also the agency through which grants and annuities that accompany some gallantry awards are paid under the Gallantry Gratuities and Annuities Order.

The Pension Review Board's mandate on matters of pension entitlement, amount of pension award and the interpretation of pension legislation comes from Sections 75 to 81 of the Pension Act.

3. Program Objective

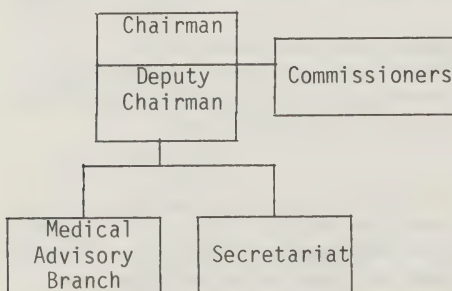
The principal objective of the Pensions Program is to ensure the provision of service related death and disability benefits to eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants.

4. Program Organization for Delivery

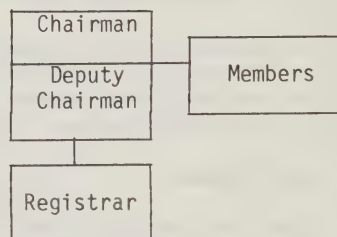
The organizational structure and resources of the Canadian Pension Commission and the Pension Review Board are shown in Figure 3.

Figure 3: Organization and Resources (\$000)

Canadian Pension Commission



Pension Review Board



	CPC	PRB	1984-85 Main Estimates
P-Y	367	22	389
Operating Costs	17,262	998	18,260
Grants	716,407		716,407

Canadian Pension Commission: The Commission is composed of a Chairman and a Deputy Chairman, between eight and fourteen Commissioners appointed for terms of up to 10 years (renewable) and up to 10 additional ad hoc Commissioners appointed for periods of one year (renewable). All are Governor in Council appointments. The Commissioners are responsible for adjudicating on all initial applications for pensions including survivor benefits, for holding Assessment/Entitlement Board hearings and for determining a decision in all such cases.

The Medical Advisory Branch is responsible for providing medical advice to the Commission on the evidence available in support of claims and for determining the degree of disability. It also provides for medical examination services through the Commission's District Offices.

The Secretariat, headed by an Executive Director, is responsible for providing all managerial and operational support functions and services at Headquarters and in 17 District Offices and two sub-offices. These include claims processing, publication of decisions, communications with pensioners, applicants, other persons and outside organizations, and the preparation of documentation for Assessment and Entitlement Boards. It also serves as a focal point for planning and liaison with the Veterans Affairs Program under the Department of Veterans Affairs, central agencies, other departments, and the client and/or representative organizations.

Pension Review Board: The Board is independent of the Canadian Pension Commission, and reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The two main functions of the Board are to adjudicate appeals from decisions of the Commission and to interpret the provisions of the Pension Act. The Board consists of a Chairman, a Deputy Chairman and five Members, two of whom are ad hoc appointments. According to legislation, the Pension Review Board sits and hears appeals in such places in Canada as may be designated by order of the Governor in Council.

5. Pensions Process

Together, the Canadian Pension Commission (CPC), the Pension Review Board (PRB) and the Bureau of Pensions Advocates (BPA) are the three organizations involved in the processing of benefit applications. Initially, any eligible ex-member of the armed forces, certain civilians and/or their respective surviving spouses or other persons who believe they have a claim for any benefit may submit an application to CPC. There are a number of steps beyond the initial application where an applicant can introduce further evidence to support the claim. Figure 4 presents the basic steps of the pension application process and the organizational responsibilities assigned for each stage.

Figure 4: Pension Process and Responsibilities

Step	Process	Responsibility
<u>Applications</u>		
1.	Initial application made to the Commission	Applicant
2.	Pension decision, accept if satisfied	CPC
3.	Second application made to the Commission	Applicant
4.	Pension decision, accept if satisfied	CPC
5.	Request hearing by CPC Entitlement or Assessment Boards	Applicant
6.	Decision of hearing, accept if satisfied	CPC
	(1) Entitlement Board - determination of pensionability	
	(2) Assessment Board - degree of disability in percentage terms and amount	
<u>Appeals (if dissatisfied)</u>		
7.	If dissatisfied at step 6, request hearing from PRB	Appellant
8.	Decision of PRB	PRB

Throughout this entire process the veteran or dependant may secure the services of the Bureau of Pensions Advocates to be represented at an level (see page 5-8 for details).

6. Pension Eligibility Requirements

Disability Pensions: Under the Pension Act, pensions may be paid to members or former members of the Armed Forces who are suffering a disability due to an injury or a disease or the aggravation of an injury or disease which was incurred during military service in wartime or which arose out of or was directly connected with military service in peacetime. Section 1.1. of the Pension Act states that "the provisions of this Act shall be liberally construed and interpreted to the end that the recognized obligation of the people and Government of Canada to provide compensation to those members of the forces who have been disabled or have died as a result of military service, and to their dependants, may be fulfilled."

The Civilian War Pensions and Allowances Act provides for similar benefits to certain civilians who served in organizations closely associated with the Canadian Armed Forces during World War II. Other acts, regulations, and orders provide for awards under specified conditions. Once it is determined by the Canadian Pension Commission that an eligible ex-member of the armed forces/civilian has a disabling

condition which is related to service, as stated above, that individual is said to have entitlement to a pension. The pension is then paid in accordance with the extent of disability which is found to exist upon regular medical examination. An additional benefit may be awarded when a disability pensioner has a spouse, children or is wholly or substantially maintaining parents or brothers and sisters.

Survivors Pensions: Following the pensioner's death the surviving spouse and eligible children of a deceased pensioner may, upon application, receive either a full pension, or a proportionate pension. Payment of a full pension to surviving dependants will be made if it can be established that:

- the pensioner's death was attributable to or arose during wartime military service, or
- the disease or injury which caused the death arose out of or was directly connected with peacetime service, or
- such eligible ex-member of the Armed Forces/civilian was or should have been in receipt of pension for disability assessed at 48% or more at the time of death.

Bill C-82, which received Royal assent in July, 1981, now provides for the payment of a proportionate pension to the qualified spouse or children of a pensioner who at the time of death was in receipt of a pension assigned at 47% disability or less.

In special cases, where death was attributable to or arose during wartime service or arose out of or was directly connected with peacetime service and where the deceased pensioner had been wholly or substantially maintaining parents or brothers and sisters and, where they are without adequate means of caring for themselves, an award may be made. Payments of this nature are entirely discretionary, are based on need, and may be altered depending on individual circumstances.

Each disability pensioner is re-examined on a regular basis according to the nature of the disability. As the condition changes, the assessment is adjusted accordingly. However, when a pensioner reaches the age of 55 years and pension has been received at the same rate for three years or more, the pensionable assessment is considered to be stabilized. This means that even if the pensionable condition improves in the future, the assessment will not be reduced. Should the condition worsen, however, the pension could be increased.

Compensation for Former Prisoners of War: An eligible ex-member of the Armed Forces or civilian, as defined by the legislation, who was a prisoner of war for a period of three months or more, or who evaded capture by the enemy or was an escapee from a prisoner of war camp for a period of three months or more, may be entitled to compensation under the

Compensation for Former Prisoners of War Act. The total combined prisoner of war compensation and disability pension may not exceed the amount set out in the legislation for disability assessed at 100%. Similar provisions, as described previously, exist for surviving dependants.

Other: A pensioner who is totally disabled and needs assistance to care for himself or herself may, in certain circumstances, be awarded an Attendance Allowance. The amount of the allowance is based on the degree of attendance needed but is limited to \$718.77 monthly in 1984 (\$671.75 monthly in 1983).

Pensioners who are amputees or who must wear special appliances or who require specially made clothing may receive an allowance to compensate for the special apparel. The maximum monthly allowance in 1984 is \$81.43 (\$76.10 in 1983).

When a pensioner is in receipt of a pension for disabilities assessed at 100% and is suffering an exceptional incapacity as a result, an additional monthly allowance in varying amounts may be awarded up to a maximum monthly amount of \$575.02 in 1984 (\$537.40 in 1983).

The Gallantry Gratuities and Annuities Order provides for the payment of an annuity if the recipient of an award for gallantry as listed in the Order is awarded a disability pension, War Veterans Allowance or an annuity under the Canadian Forces Superannuation Act.

D. Planning Perspective

1. Environment

The more significant environmental factors that will affect this Program include:

Changes in Population: Declines in the overall veteran population are forecast for the next several decades. Figure 5 shows the projected veteran population to the year 2001. The declining veteran population will ultimately result in a decreasing requirement for resources for the Pensions Program. This reduction will be partially offset due to the increasing numbers of veterans' survivors becoming eligible for pensions as a result of legislative changes in the provision of pension benefits. An additional offsetting factor will be the increasing number of pension applications from ex-Regular Forces members.

Figure 5: Projected Veteran Population to 2001



2. Initiatives

The following initiatives will be pursued by the Canadian Pension Commission:

Improved Client Services: In an effort to improve client services, the Commission will undertake the review of those parts of its geographical boundaries not dealt with in 1983 with a view to providing services nearer to the client's home, possibly by expanding the number of medical examining points.

Also the Commission will attempt to determine the feasibility of utilizing telecommunications technology to speed up the processing of Entitlement and Assessment boards.

Within the reduced person year reference level, the Commission intends to render first decisions within a 90 day turnaround time.

The Commission will medically examine pensioners more frequently as that population ages to comply with accepted medical opinion that disabilities worsen as aging occurs. The Commission proposes to achieve this objective not by means of additional resources, but by a targeted 12.5% increase in productivity - 18,000 medical examinations in 1984-85 as opposed to 16,000 in 1983-84.

Decentralization of Certain Functions: The Commission will review the feasibility of decentralizing additional headquarters functions to strategically located district offices.

3. Update on Previously Reported Initiatives

Canadian Pension Commission

Improved Client Services: In an effort to further speed up response times, the Commission has installed electronic typewriters with memory capacity and computer terminals in each of its district offices. These offices have also been outfitted with facsimile equipment linked to Head Office.

The geographical boundary review undertaken by the Commission led to the expansion of the Hamilton District Office and the conversion of the Kingston sub-office to full district office status. Peterborough, which now operates as a sub-office of Kingston, became operational in late 1983.

Benefit Delivery System: The Benefit Delivery System development work will be completed by the end of fiscal year 1983-84.

Inquiry: All McCracken Report recommendations considered feasible by the Commission have been implemented. As a result, turnaround times were considerably reduced. The Commission achieved a throughput of 134 and 96 days each on applications for disability and survivors pensions and of 290 and 283 days respectively on Entitlement and Assessment Board cases.

Pension Review Board

The increases in the Board's resources for 1982-83 reduced significantly the backlog of cases. The Board currently hears cases as they are certified ready to be heard.

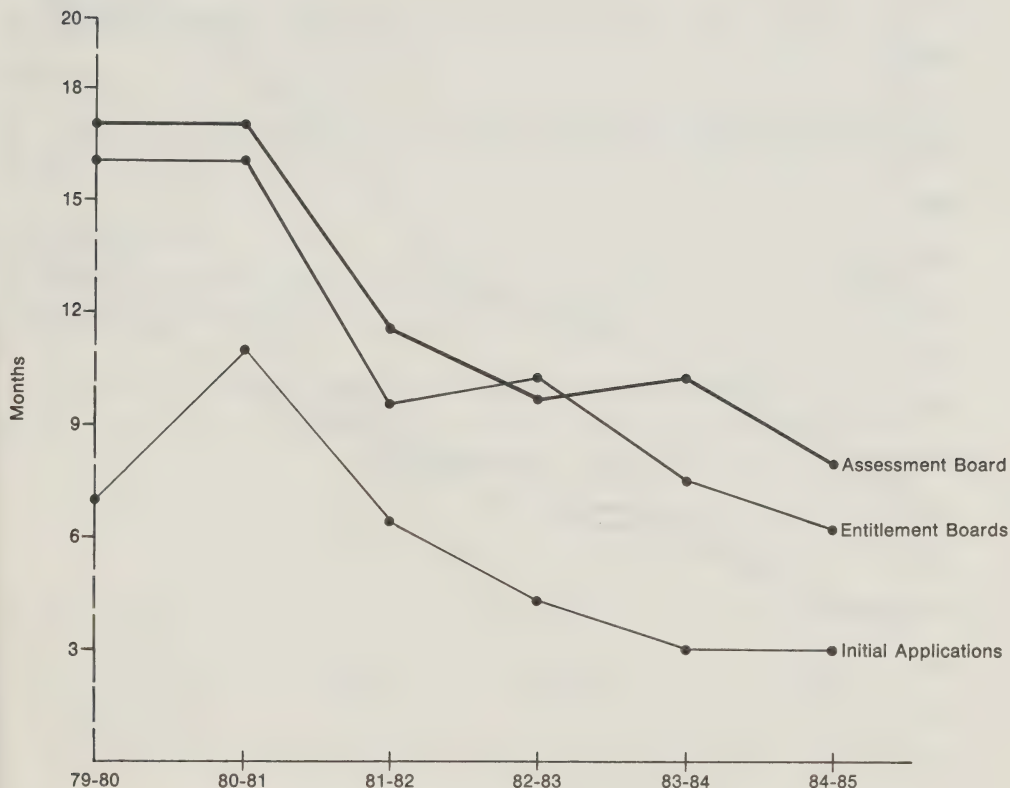
The average elapsed time from registration of an appeal at the Board to the hearing and issuing of a decision on an appeal is currently less than 12 months.

4. Program Effectiveness

Criteria for measuring the effectiveness of the Pensions Program must be related to its basic objective of providing benefits to eligible ex-members of the Armed Forces, certain civilians and/or their dependants. The Program's effectiveness can therefore be measured in respect of its administration of legislation, including the length of the administration process, the extent to which legislation is appropriately interpreted and the relative benefits provided to recipients. Two indicators of the effective delivery of benefits to this client population and their dependants are level of service and amount of pension.

Level of Service: This indicator measures the quality of service to clients in terms of the amount of time required to process an application through the stages of the pension process involving only the Canadian Pension Commission. Figure 6 presents the trends in this area including projections for fiscal years 1983-84 and 1984-85.

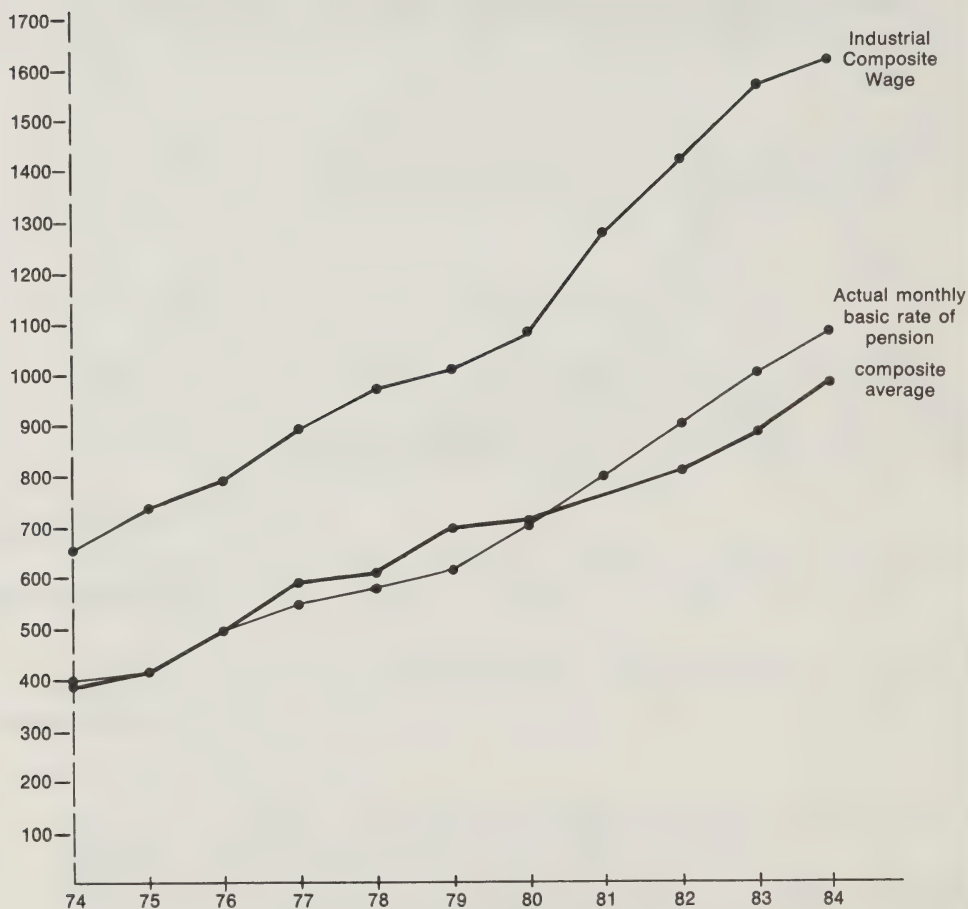
Figure 6: Level of Service Summary (Reductions in Turn Around Time)



Amount of Pension: The basic rate of pension (that which is being paid to an unmarried pensioner with a disability assessed at 100%) is equivalent to a composite of the average gross salary of five selected categories of unskilled public servants after income tax is deducted at the rate for a single person in effect in the province with the lowest rate. This basic rate is then adjusted each January 1st in line with the change in the Consumer Price Index. Figure 7 compares the actual monthly

basic rate to the composite average described above and to the Industrial Composite Wage Index as calculated by Statistics Canada for the calendar years 1974 to 1984.

Figure 7: Amount of Pension* (\$)



* All amounts are in after-tax dollars.

Section II

Analysis by Activity

The Pensions Program comprises two sub-activities, the Canadian Pension Commission and the Pension Review Board. The following analysis is presented on this basis.

A. Canadian Pension Commission

Objective

To ensure the provision of service-related death and disability benefits to eligible ex-members of the armed forces, certain civilians and/or their respective dependants.

Resource Summary

The Canadian Pension Commission accounts for 99.8% of the total 1984-85 Pensions Program expenditures and 94% of the total person-years. 97% of the Commission's total requirement is for grants.

Figure 8: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Pension Payments						
Disability pensions	475,507		426,393		49,114	
Survivors pensions	226,131		226,771		(640)	
Prisoners of war compensation	14,769		14,772		(3)	
	716,407		667,936		48,471	
Operating expenditures	17,262	367	16,693	373	569	(6)
	733,669	367	684,629	373	49,040	(6)

Past Financial Performance

Figure 9: Past Financial Performance (\$000)

	1982-83		
	Main Estimates	Actual	Change
Pension Payments	597,926	599,775	1,849
Operating expenditures	14,934	15,055	121
	612,860	614,830	1,970

The change results mainly from the unanticipated early surge in applications arising from Bill C-82, culminating in increased pension payments.

Description

The Canadian Pension Commission administers the Pension Act and other related statutes, regulations, and orders, and the legislation under which benefits are awarded for disability or death related to military or other qualified service.

Performance Information/Resource Justification

Benefit Payments

Disability Pensions: Disability pensions are paid in accordance with the extent of disability which is found to exist through medical examination. Medical examiners are guided as to the extent of a disability by a Table of Disabilities which, under the Pension Act, the Commission is required to prepare and maintain. The disability is classified according to one of the 21 classes in the Table of Disabilities and is expressed as a percentage of 100% disability. For pensionable disabilities assessed at less than 5%, no monthly pension is payable but the pensioner is entitled to the appropriate single payment as provided in the Schedule of Rates.

Benefits, including pensions, are adjusted annually on the first of January in accordance with the Consumer Price Index. Some benefits are discretionary and the amounts may be altered based on the degree of dependency. Pensions for dependants, parents and remarried spouses whose subsequent marriage was dissolved by death or divorce are examples. Those benefits paid as a right to disability pensioners, spouses and children are not subject to any type of a means test. Figure 10 provides examples of payment levels, effective January 1, 1983.

Figure 10: Scale of Pensions for 100% Disability (\$)

	January 1, 1983 (per month)	January 1, 1984 (per month)
Basic Pension	1,015.16	1,086.22
Additional pension for spouse (equal to 25% of the basic pension)	253.79	271.56
Additional pension for children		
First child (equal to 13% of the basic pension)	131.97	141.21
Second child (equal to 9.5% of the basic pension)	96.44	103.19
Each additional child (equal to 7.5% of the basic pension)	76.14	81.46

Survivors Pensions: Survivors of pensioners who were in receipt of pensions for disabilities assessed at 48% or more at the time of death are eligible for a pension. The surviving spouse's pension amounts to 75% of the basic pension previously paid to the pensioner. All other pension amounts with respect to dependent parents and other relatives, children and orphan children remain unchanged. As of July 1981, amended legislation provides that surviving spouses and dependent children of deceased pensioners assessed at less than 48% disability are also eligible for a reduced pension. The widow(er)'s rate is one-half of the current married rate of disability pension payable to the deceased pensioner at the time of death. The proportionate pension for a child is one-half of the additional pension which was payable on behalf of the child at the time of the pensioner's death.

Compensation for Former Prisoners of War: Under the Compensation for Former Prisoners of War Act, veterans may receive compensation depending on the length of imprisonment and the country involved. A veteran may be eligible to receive between 10% and 50% of the 100% disability rate.

Highlights of Financial Change - Benefits

In Figure 11, the main variables that affect total expenditures are summarized according to the number of recipients and total payments. This figure illustrates the relative change over a 10 year period.

Figure 11: Number of Recipients and Total Payments

At March 31	Number of Recipients	Average Monthly Benefit	Total Payments
			(\$000)
1974	150,084	171	308,302
1975	145,477	190	332,533
1976	142,254	212	362,015
1977 *	141,939	229	391,534
1978	138,891	245	408,591
1979	136,433	265	436,058
1980	135,844	298	486,900
1981	133,829	324	520,525
1982	135,109	331	538,070
1983	141,840	352	599,775
1984	142,658	390	667,936

* effective 1977, recipients of P.O.W. compensation are included in the above figures.

Workload

The major elements of the Commission's workload are summarized in Figures 12 and 13.

Figure 12: Summary of Initial and Other Applications and Decisions

Estimates 1984-85					Forecast 1983-84				Actual 1982-83			
	Disabil- ity	(1) Sur- vivor	(2) Special awards	(3) Other	Disabil- ity	(1) Sur- vivor	(2) Special awards	(3) Other	Disabil- ity	(1) Sur- vivor	(2) Special awards	(3) Other
Decisions rendered by 31 March	5,800	350	1,400	29,600	5,325	375	1,800	29,600	7,676(4)	428	1,292	37,263
Applications pending beginning of year	1,269	66	304	786	1,269	66	204	786	4,293	130	309	16,986
Applications received during year	5,800	350	1,200	29,600	5,325	375	1,900	29,600	4,941	364	1,187	23,398
Decisions promulgated	5,800	350	1,400	29,600	5,325	375	1,800	29,600	7,965	428	1,292	39,598
Applications pending	1,269	66	104	786	1,269	66	304	786	1,269	66	204	786

- (1) Survivors of eligible persons where entitlement had not been established at time of death.
- (2) Includes Exceptional Incapacity Allowance, Attendance Allowance, Clothing Allowance and Automatic Age Increase Awards not associated with a concurrent disability award.
- (3) This figure includes items such as compassionate awards, grants for burial expenses and any change in awards for spouses and children, widows and orphans.
- (4) Includes 763 Special Awards concomitant with a disability award.
- (5) Trust funds decision of 200 per year are not included in this table.

The large variances between projected applications pending at the beginning of the year (7863) and actual pending (21,718) for 1982-83 are due to the unanticipated impact of Bill C82 which gave rise to considerably more applications than expected. The considerable effort put forth by the Commission to reduce its backlog is reflected in the variances between projected decisions rendered (32,436) and the amount actually achieved (49,283), or variance of 51.9%.

Figure 13: Summary of Assessment/Entitlement Board Hearings and Decisions

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	Assessment	Entitlement	Assessment	Entitlement	Assessment	Entitlement
No. of hearings held at 31 March	1,400	2,500	1,400	2,500	966	1,900
Appeals pending at beginning of year	800	4,354	900	3,354	679	1,769
Appeals received during year	1,150	2,700	1,300	3,500	1,159	3,258
Decisions promulgated	1,400	2,500	1,400	2,500	938	1,673
Appeals pending end of year	550	4,554	800	4,354	900	3,354

Quality of Service: Figure 14 summarizes selected quality of service indicators related to the work done by the Commission.

Figure 14: Selected Quality of Service Indicators

		Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83 ¹
Average Elapsed Days to Process	3	<u>Less than</u>		
New applications				
Disability pension		90 days	90	134
Survivors pension		60 days	60	96
Entitlement Board				
Preparation of Statement of Case		40 days	51	130
Certification of Statement of Case	2	150 days	178	160
Hearing				
Assessment Board				
Preparation of Statement of Case		90 days	110	123
Certification of Statement of Case	2	150 days	178	160
Hearing				

- 1 The large decrease in processing time from 1981-82 is directly linked to an additional 32 person-years approved by Treasury Board for 1982-83 and to improved operational procedures.
- 2 The certifications process involves mailing a Statement of Case to the applicant and awaiting his/her certification as to completeness of documentation. Any time consumed in this step is beyond the control of the Commission. This is estimated at 57 days.
- 3 Original forecast for the preparation of Entitlement and Assessment Board statement of case was expressed in working days. It has been revised to read in calendar days for consistency throughout.

For the most part, the Commission more than met the targets set for turnaround time in 1982-83. For example, with new applications for disability pension, the Commission overshot its target by 53.6%. (289 days projected against 134 achieved). The one area where it fell short was in the preparation of Assessment Board statements of case. The Commission had hoped to complete same in 30 working days (45 calendar) and achieved a through-put of 123 days (172 calendar days). The reason for this is to be found in the proportionately larger number of veterans retiring that year. That event, exacerbated by the poor economic climate, led to an unprecedented number of applications for changes in assessment from eligible persons trying to cope better financially.

B. Pension Review Board

Objective

To ensure that all veterans and/or dependants receive the full benefits of the Pension Act.

Resource Summary

The Pension Review Board accounts for .2% of the total 1984-85 Pensions Program expenditures and 6% of the total person-years.

Figure 15: Activity Expenditures (\$000) and Person-Years

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Change	
	\$	P-Y	\$	P-Y	\$	P-Y
Operating expenditures						
Personnel	850	22	1,122	28	(272)	(6)
Other	148		141		7	
	998	22	1,263	28	(265)	(6)

Past Financial Performance

Figure 16: 1982-83 Financial Performance (\$000)

	1982-83		
	Main Estimates	Actual	Change
Operating expenditures	1,086	918	(168)

Change resulted from positions left vacant by unexpected staff turnovers

Description

The Pension Review Board is independent of the Canadian Pension Commission and reports to Parliament through the Minister of Veterans Affairs. The Board is the final authority on matters of pension entitlement and/or benefits under the Pension Act, the amount of pension award and the interpretation of the provisions of the Pension Act.

The procedures followed by the Board in the preparation for the conduct of hearings are informal. Proceedings are non-adversarial and the Board is not permitted to hear oral evidence. It does, however, exercise wide latitude in accepting documentary evidence. Hearings are conducted in both official languages.

Performance Information/Resource Justification

The caseload to be handled by the Pension Review Board is largely determined by the number of decisions rendered by the Canadian Pension Commission's Assessment and Entitlement Boards. By experience, it has been demonstrated that a large percentage of veterans who are dissatisfied with the decision of the Commission elect to have their cases appealed to the Board. The Board must accept all appeals, hear cases and render decisions. Figure 17 shows the number of hearings scheduled and estimated for scheduling to the year 1984-85 assuming the present trend in appeals does not change.

Figure 17: Appeals Scheduled for Hearing

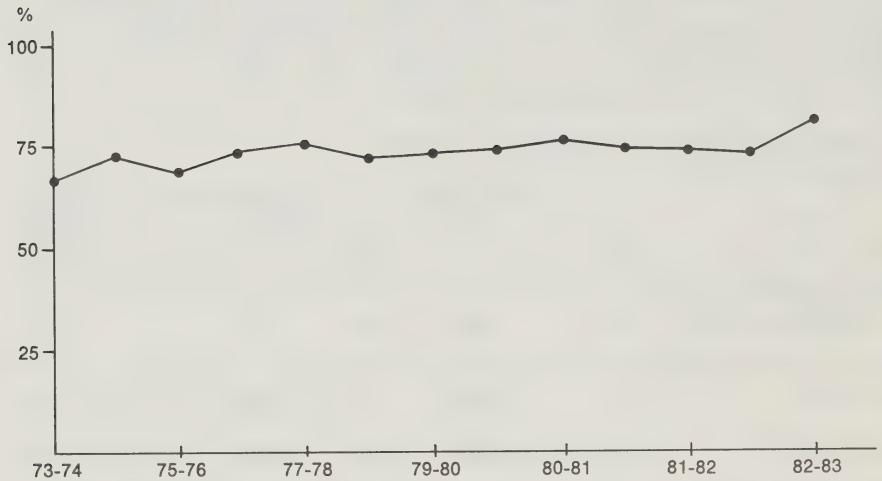
	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Appeals awaiting hearing at beginning of year	795	945	1,222
Appeals received during the period	1,300	1,350	1,251
Hearings held	1,362	1,500	1,528
Appeals remaining outstanding at year end	733	795	945

The Board currently hears cases as they are certified ready to be heard.

The average elapsed time from registration of an appeal at the Board to the hearing and issuing of a decision on an appeal is currently less than 12 months. The most important factor in the processing time is the time required by the veteran or his representative to prepare the case including new evidence.

As a court of last resort for veterans and certain civilians seeking service related disability pensions, the Pension Review Board must ensure that its decisions take into consideration that proper review procedures have occurred throughout the entire application process. It must also ensure that its final decision reflects equitable treatment under the Pension Act. Figure 18 expresses in percentages those decisions of the Board confirming Commission Assessment and Entitlement Board Decisions.

Figure 18: Pension Review Board Decisions Confirming Commission Decisions



Section III
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 19: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and wages	12,116	12,431	11,243
Contributions to employee benefit plans	1,570	1,706	1,663
Goods and Services			
Transportation and Communications	2,353	1,779	1,432
Professional and special services	1,503	1,387	1,235
Rentals	228	248	93
Other operating expenditures	422	343	135
Total operating	18,192	17,894	15,801
Capital	68	62	172
Grants and contributions	716,407	667,936	599,775
Total expenditures	734,667	685,892	615,748

2. Personnel Expenditures

Figure 20: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	1984-85	1983-84	1982-83		
Executive Senior	32	32	31	47,960-93,040	55,144
Scientific and Professional Medicine	46	46	45	40,054-85,140	64,561
Administrative and Foreign Service Administrative Services	22	25	20	13,250-55,226	32,356
Organization and Methods	4	3	3	13,520-55,220	35,547
Program Administration	10	64	65	13,250-55,226	32,093
Welfare Program	17	2	1	14,160-55,220	24,818
Administrative Support Clerical	174	131	143	12,316-30,231	21,358
Data Processing	2	-	-	12,716-35,362	17,282
Secretarial	79	93	98	12,034-30,425	18,155
Other	3	5	-	12,062-62,880	33,798

The person year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

3. Grants and Contributions

Figure 21 presents a summary of all grant and contribution expenditures of the Program.

Figure 21: Details of Grants and Contributions

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Grants			
Pensions for disability and death			
The Flying Accidents Compensation			
Order	421,000	416,000	339,748
World War I	83,659,000	89,401,000	86,964,429
World War II	591,885,000	539,047,000	479,809,224
Civilians, World War II	2,018,000	1,993,000	1,469,639
Defence Forces - Peacetime			
Services	27,586,000	23,428,000	21,288,293
Special Forces (Korea)	9,518,000	12,334,000	8,931,218
Newfoundland Special Awards	20,000	17,000	16,544
Burial Grants	1,070,000	1,070,000	805,117
Gallantry Awards - World War II			
and Special Force	80,000	80,000	73,926
Total grants	716,257,000	667,786,000	599,698,138
Contributions			
Compensation for loss of earnings	150,000	150,000	76,743
Total grants and contributions	716,407,000	667,936,000	599,774,881

B. Cost Analysis

Figure 22: Net Cost of Program for the Year 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expendi- tures	Add Other Costs	Total Cost	Total 1983-84
Pensions Program	734,667	3,191	737,858	688,915

Other costs of \$3,191,000 consist of:

	(\$000)
• accommodation provided without charge by Public Works	1,398
• other services provided without charge by other departments	1,793

**Bureau of Pensions Advocates Program
Expenditure Plan**

1984-85

Table of Contents

Extracts from Part II of the Estimates	5-4
--	-----

Extracts from Volume II of the Public Accounts	5-4
--	-----

Section I

Program Overview

A.	Highlights	
	1. Plans for the Estimates Year	5-5
	2. Recent Performance	5-5
B.	Financial Summary	
	1. Financial Requirements	5-6
	2. Review of 1982-83 Financial Performance	5-6
C.	Background	
	1. Introduction	5-7
	2. Legal Mandate	5-7
	3. Program Objective	5-7
	4. Program Organization for Delivery	5-7
	5. Operations	5-8
D.	Planning Perspective	
	1. Environment	5-9
	2. Initiatives	5-10
	3. Program Effectiveness	5-10
	4. Performance Information/Resource Justification	5-11

Section II

Supplementary Information

A.	Analysis by Object	
	1. Expenditures by Object	5-14
	2. Personnel Expenditures	5-15
B.	Cost Analysis	5-16

Extracts from Part II of the Estimates

Appropriation Authority

The Minister of Veterans Affairs requests the authority to spend \$4,584,000 for the operation of the Bureau of Pensions Advocates Program during the 1984-85 fiscal year including \$499,000 for employee benefits which will be met under existing statutory authority.

Financial Requirements by Authority

ESTIMATES			
	1984-85	1983-84	Change
	<u>\$</u>	<u>\$</u>	<u>\$</u>
Budgetary			
Vote 30 - Bureau of Pensions			
Advocates - Program expenditures. . .	4,085,000	4,168,000	(83,000)
Statutory - Contributions to			
Employee Benefit Plans.	499,000	517,000	(18,000)
Total Program.	4,584,000	4,685,000	(101,000)

Extracts from Volume II of the Public Accounts

Use of Appropriations for 1982-83

	Main Estimates	Total Appropriations	Actual Use
Voted Budgetary Expenditures			
Vote 30 -Bureau of Pensions Advocates			
- Program Expenditures.	3,677,000	3,745,000	3,509
Statutory Budgetary Expenditures			
Contributions to Employee Benefit Plans. .	464,000	513,000	513
	4,141,000	4,258,000	4,022

Section I

Program Overview

A. Highlights

1. Plans for the Estimates Year

During 1984-85, the Bureau's plans include the following:

- to represent 8,055 applicants for pension with claims and appeals to the Canadian Pension Commission and appeals to the Pension Review Board (see page 5-10); and
- to maintain established average response times for research, preparation and presentation of pension applications and appeals throughout 1984-85 (see page 5-11).

2. Recent Performance

In 1982-83 the Bureau represented 8,860 applicants for pensions and submitted 12,911 new claims and appeals on their behalf.

B. Financial Summary

1. Financial Requirements

Actual and forecast resource requirements for the Bureau of Pensions Advocates are presented in Figure 1.

Figure 1: Financial Summary (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Change	For Details See Page
Legal Counselling and Representation	4,584	4,685	(101)	5-14
Authorized person-years	114	117	(3)	

The decrease of \$101,000 in the 1984-85 requirement over the 1983-84 forecast is due to the following major items:

- | | |
|---|-----------|
| | (1983-84) |
| | (\$000) |
| • decreases, due to reduction in staff, in salaries and employee benefits and purchases | (163) |
| • increased operating costs due to additional training requirements; | 58 |
| • increases, due to inflation in operating costs and purchases. | 10 |

2. Review of 1982-83 Financial Performance

Figure 2: Review of 1982-83 Financial Performance (\$000)

	1982-83		Change
	Main Estimates	Actual	
Legal Counselling and Representation	4,141	4,022	(119)
Authorized person-years	119	114	(5)

Explanation of Changes: \$ and P-Y's reductions resulted from positions left vacant by unexpected staff turnovers.

C. Background

1. Introduction

This Program provides a complete independent legal aid service to persons seeking to establish claims under the Pension Act and allied statutes and orders. This service is provided by professional advocates and support staff located in 18 cities throughout Canada. The relationship between the Bureau and an applicant is that of a solicitor and client. The services of the Bureau are free, but an applicant can employ a private lawyer at his own expense or be represented by a service officer of an accredited veterans' organization. The Bureau must accept all requests for assistance from veterans.

2. Legal Mandate

The legal mandate for the Program is set out in Part II of the Pension Act. The legislation specifically prescribes the duties as: counselling applicants with respect to the application of the Pension Act and related statutes and orders; assisting applicants in the preparation and submission of applications; and arranging for applicants to be represented by a pensions advocate at hearings held under the Act.

3. Program Objective

To provide an independent professional legal aid service to persons seeking to establish claims under the Pension Act and allied statutes and orders.

4. Program Organization for Delivery

The Pension Act provides that the Bureau is not part of the Department of Veterans Affairs but reports directly to the Minister of Veterans Affairs.

The Bureau of Pensions Advocates is under the direction of a Chief Pensions Advocate appointed by the Governor in Council. The Bureau is divided into two responsibility areas:

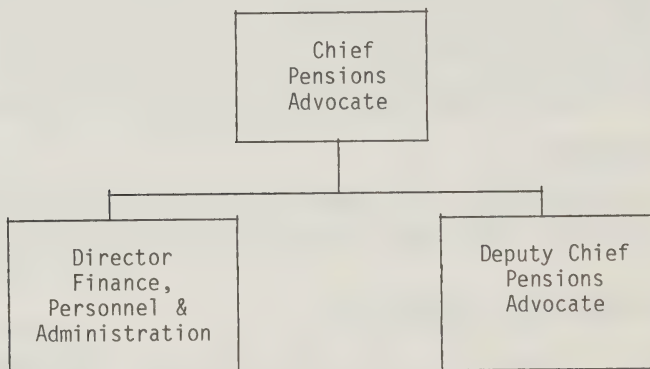
- the Deputy Chief Pensions Advocate heads the operational area which researches, prepares, and presents claims to the various adjudicating bodies in the Pensions Program; this includes the 17 District Pensions Advocates and their support staff, as well as Area Advocates and their support staff at Head Office who present appeals to the Pension Review Board; and

- the Director, Finance, Personnel and Administration and his staff who provide the necessary administrative support to all sections of the Bureau.

The Bureau has a decentralized organization to provide its services. There are 18 District Offices in larger centres across Canada with 17 District Pensions Advocates (Regina/Saskatoon has one District Pensions Advocate but two offices). In addition, advocates travel to other locations in their districts and interview applicants in their homes when required.

The organizational structure of the Program is shown in Figure 3 together with person-years and resources.

Figure 3: Program Operations - Organizational Structure and Resources for 1984-85 (\$000)



**1984-85
Main Estimates**

P-Y	4	2	108	114
\$	123,000	87,000	4,374,000	4,584,000

5. Operations

In its role as a representative for applicants seeking to establish claims under the Pension Act and related statutes and orders, there are three levels of adjudication with which the Bureau must deal.

Applications to the Canadian Pension Commission: This is the initial level in the pension process. The Bureau provides assistance to any individual seeking benefits under the Pension Act by the collection of supporting evidence and the preparation of a written submission. The application is adjudicated by the Canadian Pension Commission and the applicant is informed of the decision, whether favourable or unfavourable.

Appeals to Entitlement/Assessment Boards: If an application submitted to the Commission is denied, the applicant may request a hearing by an Entitlement Board using the services of the Bureau of Pension Advocates. This is a formal hearing before three members of the Commission who hear testimony by the applicant and witnesses as well as arguments by the advocate. If a pensioner is dissatisfied with the amount of an award, he or she may apply for a hearing by an Assessment Board consisting of two Members of the Commission with full power to confirm or vary the amount of the award.

Appeals to the Pension Review Board: If an applicant is dissatisfied with the decision of an Entitlement Board or an Assessment Board, he or she may appeal to the Pension Review Board. It hears arguments as to why the decision of the Entitlement or Assessment Board should be varied. The decision of the Board is final and binding for all purposes under the Pension Act. A representative may appear before the Board to present arguments on the appeal. A Pensions Advocate, if requested, will prepare the applicant's case and appear before the Board.

D. Planning Perspective

1. Environment

The workload associated with the provision of counselling and representation services by the operations area is directly affected by the overall decline in veteran population. In spite of the decline, however, significant workload increases are occurring due to current economic conditions, aggravation of latent disability due to aging and the fact that most veterans are now approaching retirement age. Figure 4 shows actual and anticipated workload in terms of the number of clients served.

Figure 4: Anticipated Workload of Bureau of Pensions Advocates

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Clients with submissions to the Canadian Pension Commission	4,175	4,580	4,341
Clients with an appeal to Entitlement and Assessment Board	2,800	3,600	3,599
Clients with an appeal to the Pension Review Board	1,080	940	920
Total Clients	8,055	9,120	8,860

2. Initiatives

During 1984-85, no new initiatives having significant resource implications are planned.

3. Program Effectiveness

For the program to be effective the Bureau must prepare and present each case in a professional manner and have the claim or appeal ready for presentation with minimal delay to the client.

Figure 5 shows the overall success rate while Figure 6 reflects the turnaround time for applications and appeals. Although the Bureau must accept all requests for assistance, historically it has obtained positive decisions in 25-30% of its cases.

Figure 5: Overall Success Rate

	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82	Actual 1980-81
Overall success rate	33.0%	31.7%	28.7%	27.3%

Figure 6: Turnaround Time (in months)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
Pension Applications to the Canadian Pension Commission	4.5	4.5	5.8	9.0
Appeals to Entitlement and Assessment Boards	1.5	1.5	1.5	1.7
Head Office Appeals before the Pension Review Board	9.0	9.0	12.7	18.2

The dramatic reduction in turnaround times is the result of changes in operational procedures related to the McCracken Inquiry.

4. Performance Information/Resource Justification

The Bureau has traditionally used performance measurement techniques to assist in the determination of resource requirements to meet the demands of anticipated workload fluctuations. Resources for the Estimates year were determined using current weight factors relative to the most recent base year evaluations (1979-80).

In 1979 the Bureau undertook a study of its operations to determine the average processing times of all operational staff, to be used for the measurement of efficiency and for calculating future resource requirements. Five types of work were identified and accepted as suitable for ongoing work measurement: claims to the Canadian Pension Commission, appeals to Entitlement and Assessment Boards of the Commission, appeals to the Pension Review Board (initiated by District Offices), hearings before the Pension Review Board (head office staff only), and counselling services to clients where no claims can be made. The first three types are measured by the number of claims under entitlement sections of the Pension Act, rather than clients. A method of weighting is used to allocate staff to these five types of work, excepting only head office executive and administration personnel. Figure 7 shows the results obtained.

Figure 7: Performance Data

	Estimates 1984-85		Forecast 1983-84		Actual 1982-83	
	Volume Units	Output Weight (P-Y)	Volume Units	Output Weight (P-Y)	Volume Units	Output Weight (P-Y)
Claims to the Canadian Pension Commission	6,825	45.4	7,138	47.5	7,132	47.5
Appeals to an Entitlement or Assessment Board	3,920	40.6	5,045	52.2	4,550	47.1
New Appeals to the Pension Review Board	1,515	4.7	1,315	4.1	1,229	3.8
Hearings before the Pension Review Board	1,100	14.3	1,100	14.3	1,175	15.2
Counselling services	1,310	3.8	1,345	3.9	2,734	7.8
Total workload	14,670	108.8	15,943	122.0	16,820	121.4

The Bureau's actual total workload during 1982-83 (16,820) exceeded the estimated volume (14,494) due to the increased number of veterans requesting appeal or counselling services. This resulted from the initiative of the Canadian Pension Commission to eliminate the backlog of pension applicants awaiting decisions.

The Bureau has been able to measure the relative efficiency of each of its 18 District Offices as compared to national averages, and the efficiency of its overall operations by using the data for the 1979-80 base year.

Figure 8 shows the overall relative changes in efficiency over the period 1981-82 to 1984-85.

**Figure 8: Relative Changes in Overall Operational Efficiency
(1979-80 = 100)**

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83	Actual 1981-82
Weighted Workload	117.8	122.0	121.4	112.7
Resources utilized or budgeted*	115.0	120.0	113.9	115.5
Input/Output Ratio	1.024	1.017	1.066	.975
Efficiency Index	113.0	112.3	117.7	107.6

*Includes head office component.

Figure 9 shows the 1982-83 estimate compared to the actual.

Figure 9: 1982-83 Operational Efficiency

	Actual	Estimate	Change
Weighted Workload	121.4	117.3	4.1
Resources utilized or budgeted*	113.9	121.0	(7.1)
Input/Output Ratio	1.066	.969	.097
Efficiency Index	117.7	106.9	10.8

*Includes Head Office component.

Section II
Supplementary Information

A. Analysis by Object

1. Expenditures by Object

Figure 10: Expenditures by Object (\$000)

	Estimates 1984-85	Forecast 1983-84	Actual 1982-83
Personnel			
Salaries and Wages	3,847	3,978	3,351
Contributions to employee benefit plans	499	517	513
Goods and services			
Transportation and communication	173	139	127
Professional and special services	45	33	23
Other operating expenditures	1	1	
Total operating	4,565	4,668	4,014
Capital	19	17	8
Total expenditures	4,584	4,685	4,022

2. Personnel Expenditures

Figure 11: Authorized Person Years and Salary Provision

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1984-85 Average Salary Provision
	1984-85	1983-84	1982-83		
Executive Senior	1	1	1	47,960-93,040	65,011
Scientific and Professional Law	42	43	40	19,546-85,140	48,227
Administrative and Foreign Service Administrative Ser- vices	4	2	2	13,250-55,226	33,667
Program Administration	18	18	23	13,250-55,226	27,624
Administrative Support Clerical	4	6	5	12,316-30,231	19,657
Secretarial	45	50	48	12,034-30,425	17,828

The person year column displays the forecast distribution by occupational group of the authorized person years for the Program. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and reclassifications divided by the person years for the occupational group. Year to year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

B. Cost Analysis

Figure 12: Net Cost of Program for the Year 1984-85 (\$000)

	1984-85 Operating Expenditures	Add Other Cost	Total Cost	Total Cost 1983-84
Bureau of Pensions Advocates	4,584	507	5,091	5,153

Other costs of \$507,000 consist of:

	(\$000)
● accommodation provided without charge by Public Works	395
● other services provided without charge by other departments	112

B. Analyse des coûts

Tableau 12: Coût net du Programme pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement		Bureau de services juridiques des pensions	
Ajouter	Coût	507	5,091
autres coûts	total		
1984-1985	1983-1984		
507	5,153		

Les autres coûts de \$507,000 comprennent:

- les locaux fournis gratuitement par le ministère des Travaux publics
 - les autres services fournis gratuitement par d'autres ministères
- 395 112
- (en milliers de dollars)

2. Dépenses en personnel

Tableau 11 : Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de le traitement		Provision pour
	1984-1985	1984-1985	

Direction	Haute direction	1	1	47,960-93,040	65,011
-----------	-----------------	---	---	---------------	--------

Scientifique et professionnelle	Droit	42	43	40	19,546-85,140	48,227
---------------------------------	-------	----	----	----	---------------	--------

Administration et service extérieur	Service adminis- tratif	4	2	2	13,250-55,226	33,667
Administration du programme		18	18	23	13,250-55,226	27,624

Soutien adminis- tratif	Commis	4	6	5	12,316-30,231	19,657
Secrétariat		45	50	48	12,034-30,425	17,828

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassements, divisé par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Tableau 10: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983		
Personnel	3,847	3,978	3,351	
Traitements et salaires				
Contributions aux				
régimes d'avantages sociaux				
des employés	499	517	513	
Biens et services				
Transports et communications	173	139	127	
Services professionnels et				
spéciaux	45	33	23	
Autres dépenses de fonctionnement	1	1		
Total des coûts de fonctionnement	4,565	4,668	4,014	
Capital	19	17	8	
Total des dépenses	4,584	4,685	4,022	

Le tableau 9 montre l'efficacité prévue en 1982-1983 par rapport à l'efficacité réelle.

Tableau 9: Efficience d'exécution en 1982-1983

Réelles	Prévues	Différence	
Charge de travail pondérée	121.4	117.3	4.1
Ressources utilisées ou prévues dans le Budget*	113.9	121	(7.1)
Rapport intrant-extrant	1.066	.969	.097
Indice d'efficacité	117.7	106.9	10.8

* Comprend l'effectif de l'administration centrale.

Le Bureau a pu mesurer l'efficacité relative de chacun de ses 18 bureaux de district par rapport aux moyennes nationales, et l'efficacité de l'ensemble de ses activités à partir des données pour l'année de référence 1979-1980.

Le tableau 8 montre les différences relatives globales de l'efficacité depuis 1981-1982 jusqu'à 1984-1985.

Tableau 8 : Différences relatives de l'efficacité globale d'exécution (1979-1980 = 100 %)

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	Réelles		
				1981-1982	1982-1983
1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982		
117.8	122.0	121.4	112.7	Charge de travail pondérée	
115.0	120.0	113.9	115.5	Ressources utilisées ou prévues dans le Budget*	
1.024	1.017	1.066	.975	Rapport intrant/extrant	
113.0	112.3	117.7	107.6	Indice d'efficacité	

*Comprend l'effectif de l'administration centrale.

Tableau 7 : Données sur le rendement

Budget des dépenses	1984-1985	Prévues	1983-1984	Réelles	1982-1983
Charge d'extrant pondéré (A-P)	Charge d'extrant pondéré (A-P)	Charge d'extrant pondéré (A-P)	Charge d'extrant pondéré (A-P)	Charge d'extrant pondéré (A-P)	Charge d'extrant pondéré (A-P)
Demandes à la Commission canadienne des pensions	6,825	45.4	7,138	47.5	7,132
Appels devant un comité d'examen ou un comité d'évaluation	3,920	40.6	5,045	52.2	4,550
Nouveaux appels devant le Conseil de révision des pensions	1,515	4.7	1,315	4.1	1,229
Auditions devant le Conseil de révision des pensions	1,100	14.3	1,100	14.3	1,175
Services de conseil	1,310	3.8	1,345	3.9	2,734
Total de la charge de travail	14,670	108.8	15,943	122.0	16,820

La charge de travail totale réelle du Bureau en 1982-1983 (16,820) a dépassé les prévisions (14,494), à cause du plus grand nombre d'anciens combattants qui ont demandé des services d'appel ou de conseil. Cette plus forte demande est attribuable aux mesures que la Commission canadienne des pensions a prises pour diminuer l'arrière des demandes de pension en attente de décision.

4. Données sur le rendement et justification des ressources

Le Bureau emploie depuis longtemps des méthodes de mesure du rendement en vue de déterminer les ressources dont il a besoin pour faire face aux fluctuations prévues de la charge de travail. Les ressources pour l'année budgétaire ont été calculées d'après les coefficients de pondération courants qui se rattachent aux évaluations les plus récentes pour l'année de référence (1979-1980).

En 1979, le Bureau a entrepris une étude de ses activités en vue de déterminer les détails de traitement moyens de tout le personnel exécutant, aux fins d'évaluation de l'efficacité et de calcul des besoins futurs de ressources. Le Bureau a relevé cinq domaines où il serait possible de faire une évaluation continue du travail, c'est-à-dire: les demandes à la Commission canadienne des pensions, les appels devant les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission, les appels devant le Conseil de révision des pensions (établis par les bureaux de district), les auditions devant le Conseil de révision des pensions (personnel de l'Administration centrale seulement), et les services de conseil aux clients où aucune demande ne peut être présentée. Le travail dans les trois premiers domaines est évalué en fonction du nombre de demandes présentées en vertu des articles de la Loi sur les pensions qui ont trait au droit à pension, plutôt qu'en fonction du nombre de clients. Une méthode de pondération est utilisée pour répartir le personnel dans ces cinq domaines d'exécution; seul le personnel de direction et d'administration à l'administration centrale est exclu. Le tableau 7 montre les résultats obtenus.

3. Efficacité du Programme

Pour que le Programme soit efficace, le Bureau doit préparer et présenter chaque cas de façon professionnelle et faire en sorte que l'appel ou la demande soit prêt(e) à être présentée dans le plus bref délai possible, pour ne pas faire attendre le client.

Le tableau 5 montre le taux global de réussite, tandis que le tableau 6 indique le délai de traitement des demandes et des appels. Bien qu'il soit obligé d'accepter toutes les demandes d'aide, le Bureau a habituellement obtenu une décision favorable dans 25-30 % des cas.

Tableau 5: Taux global de réussite

Prévues 1983-1984	Réelles 1981-1982	Réelles 1980-1981	Taux global de réussite
33.0%	31.7 %	28.7 %	27.3 %

Tableau 6: Délai de traitement (en mois)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Réelles 1981-1982
Demandes de pension présentées à la Commission canadienne des pensions	4.5	4.5	5.8
Appels devant les comités d'examen et les comités d'évaluation	1.5	1.5	1.5
Appels présentés par l'Administration centrale devant le	9.0	9.0	12.7
			18.2

La forte réduction des délais de traitement est attribuable à la modification des formalités d'exécution qui a été opérée suite à l'enquête McCracken.

D. Perspective de planification

1. Contexte

La baisse générale du nombre d'anciens combattants influe directement sur la charge de travail liée à la prestation de services de conseil et de représentation, par le secteur d'exécution. Or, malgré cette baisse, la charge de travail augmente sensiblement à cause de la conjoncture économique actuelle, de l'aggravation des invalidités latentes occasionnées par le vieillissement, et du fait que la plupart des anciens combattants atteindront bientôt l'âge de la retraite. Le tableau 4 montre la charge de travail réelle et prévue, en termes de clients servis.

Tableau 4: Charge de travail prévue du Bureau de services juridiques des pensions

	Budget des dépenses	Prévues	Réelles
	1984-1985	1983-1984	1982-1983
Clients ayant présenté une demande à la Commission canadienne des pensions	4,175	4,580	4,341
Clients ayant interjeté appel devant un comité d'examen ou un comité d'évaluation	2,800	3,600	3,599
Clients ayant interjeté appel devant le Conseil de révision des pensions	1,080	940	920
Nombre total de clients	8,055	9,120	8,860

2. Initiatives

Au cours de 1984-1985, le Bureau ne prévoit prendre aucune nouvelle initiative exigeant de nombreuses ressources.

Demandes à la Commission canadienne des pensions: Il s'agit ici de l'étape initiale de la procédure applicable aux pensions. Pour aider toute personne qui veut obtenir des prestations en vertu de la loi sur les pensions, le Bureau réunit des preuves et prépare une demande écrite. La demande est ensuite jugée par la Commission canadienne des pensions, puis le requérant est informé de la décision, qu'elle soit favorable ou non.

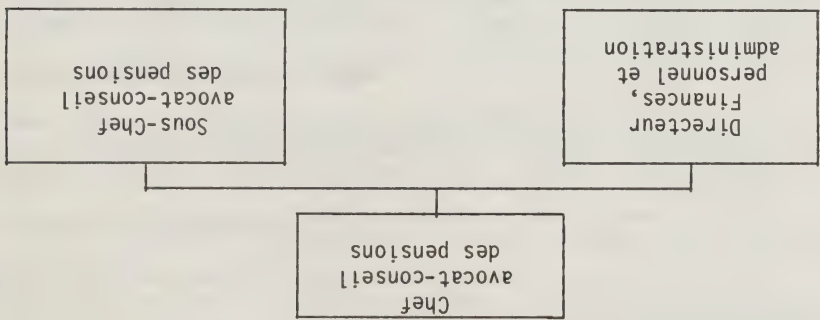
Appels devant les comités d'examen ou les comités d'évaluation: Le requérant dont la demande a été refusée par la Commission peut demander à être entendu par un comité d'examen et solliciter, à cette fin, l'aide du Bureau de services juridiques des pensions. Trois membres de la Commission tiennent alors une audition officielle, au cours de laquelle ils entendent les déclarations du requérant et des témoins et le plaider de l'avocat-conseil. Le pensionné qui n'est pas satisfait du montant octroyé peut demander à être entendu par un comité d'évaluation. Ce comité se compose de deux membres de la Commission qui sont entièrement habilités à confirmer ou à modifier le montant accordé.

Appels devant le Conseil de révision des pensions: Le requérant qui n'est pas satisfait de la décision rendue par le comité d'examen ou le comité d'évaluation peut interjeter appel devant le Conseil de révision des pensions. Le Conseil entend le plaider à l'appui de la demande de modification de la décision rendue par le comité d'examen ou le comité d'évaluation. La décision du Conseil est irrévocable pour tout ce qui a trait à la loi sur les pensions. Un représentant peut se présenter devant le Conseil en vue de défendre l'appel. Un avocat-conseil des pensions préparera, sur demande, la cause du requérant et la présentera devant le Conseil.

soutien, ainsi que les avocats-conseils régionaux et leur personnel de soutien à l'Administration centrale, qui présentent des appels au Conseil de révision des pensions;

- le directeur des finances, du personnel et de l'administration et son personnel fournissent le soutien administratif nécessaire à toutes les sections du Bureau.
- Les services du Bureau sont dispensés par un effectif décentralisé. Il existe 18 bureaux de district, répartis dans les grands centres du Canada, dans lesquels travaillent 17 avocats-conseils de district des pensions (Regina et Saskatoon ont un avocat-conseil de district des pensions à leur service, mais deux bureaux). De plus, les avocats-conseils se rendent à d'autres endroits dans leurs districts et interviennent les requérants dans leur foyer lorsqu'il y a lieu.
- L'organigramme du Programme, ainsi que les années-personnes et les ressources, figurent au tableau 3.

Tableau 3 : Fonctionnement du Programme - Organigramme et ressources pour 1984-1985 (en milliers de dollars)



Budget des
dépendes principal
1984-1985

A-P	4	2	108	114
\$	123,000	87,000	4,374,000	4,584,000

5. Fonctionnement

A titre de représentant des requérants qui désirent établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes, le Bureau doit traiter avec trois paliers de décision:

C. Données de base

1. Introduction

Le présent Programme fournit un service d'aide juridique complet et autonome aux personnes désirant établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes. Ce service est assuré par des avocats-conseils professionnels et un personnel de soutien dans 18 villes au Canada. Les rapports entre le Bureau et un requérant sont ceux qui existent entre un avocat et son client. Les services du Bureau sont gratuits, mais un requérant peut retenir, à ses frais, les services d'un avocat exerçant en clientèle privée, ou encore être représenté par un agent d'une association d'anciens combattants reconnue. Le Bureau doit accepter toutes les demandes d'aide des anciens combattants.

2. Mandat statutaire

Le mandat statutaire à l'égard du Programme figure dans la partie II de la Loi sur les pensions. La Loi stipule les fonctions de façon précise: conseiller les requérants en ce qui touche l'application de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes; aider les requérants à préparer et à présenter leurs demandes; et prendre les dispositions nécessaires afin que les requérants soient représentés par un avocat-conseil des pensions lors d'auditions tenues en vertu de la Loi.

3. Objectif du Programme

Fournir un service d'aide juridique professionnel et autonome aux personnes désirant établir leur droit à pension en vertu de la Loi sur les pensions et des lois et ordonnances connexes.

4. Plan d'exécution du Programme

Aux termes de la Loi sur les pensions, le Bureau ne fait pas partie du ministère des Affaires des anciens combattants, mais rend des comptes directement au ministre des Affaires des anciens combattants.

Le Bureau de services juridiques des pensions est dirigé par un chef avocat-conseil des pensions nommé par le gouverneur en conseil. Le Bureau se divise en deux domaines de responsabilité:

- le sous-chef avocat-conseil des pensions dirige le secteur d'exécution, qui est chargé de dépouiller, de préparer et de présenter les demandes aux divers organismes de décision dans le cadre du Programme des pensions. Ce secteur comprend 17 avocats-conseils de district des pensions et leur personnel de

B. Etat financier récapitulatif

1. Besoins financiers

Les besoins de ressources réels et prévus du Bureau de services juridiques des pensions figurent au tableau 1.

Tableau 1: Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Détails à la page	Budget des dépenses		1984-1985		1983-1984		Différence	
	Prévu							
Conseil et représentation	4,584				4,685		(101)	
Années-personnes autorisées	114				117		(3)	

La différence de \$101,000 dans les ressources demandées pour 1984-1985 par rapport aux prévisions de 1983-1984, est attribuable aux principaux facteurs ci-dessous:

- réductions consécutives à la compression du personnel, des traitements, des avantages sociaux des employés, et des achats; (163)
- augmentation des coûts de fonctionnement en raison des besoins accrus de formation; 58
- augmentation des coûts de fonctionnement et des achats, en raison de l'inflation; 10

2. Rétrospective du rendement financier

Tableau 2: Rétrospective du rendement financier (en milliers de dollars)

1982-1983		Budget des dépenses principales		Différence	
Conseils et représentation juridiques		4,141		4,022	
				(119)	
Années-personnes autorisées		119		114	
				(5)	

Explication des différences: La diminution des dépenses d'argent et d'années-personnes est attribuable aux postes restés vacants par suite de roulements de personnel inattendus.

A. Points saillants

1. Plans pour l'année budgétaire

Au cours de 1984-1985, le Bureau compte pouvoir s'acquitter des tâches suivantes:

- Représenter 8,055 requérants qui présenteront des demandes de pension et des appels à la Commission canadienne des pensions et qui interjetteront appel au Conseil de révision des pensions; (voir page 5-10).
- Respecter, tout au long de l'exercice financier 1984-1985, les délais d'exécution moyens fixés pour la préparation et la présentation des demandes de pension et des appels, et les recherches faites à ces fins. (voir page 5-11).

2. Rendement récent

En 1982-1983, le Bureau a représenté 8,860 requérants de pension et présenté 12,911 nouvelles demandes et appels en leur nom.

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

Le ministre des Affaires des anciens combattants demande l'autorisation de dépenser \$4,584,000 pour le fonctionnement du Programme du Bureau de services juridiques des pensions durant l'exercice financier de 1984-1985, dont \$499,000 en avantages sociaux des employés qui seront payés en vertu de l'autorisation statutaire existante.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

1984-1985	1983-1984	Différence
\$	\$	\$

Budgétaire

Crédit 30 - Bureau de services juridiques des pensions -	4,085,000	4,168,000 (83,000)
Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	499,000	517,000 (18,000)
Total du Programme	4,584,000	4,685,000 (101,000)

Extraits des Comptes publics de 1982-1983

Utilisation des crédits en 1982-1983

Budget des dépenses principal	total des crédits	Utilisation réelle
-------------------------------	-------------------	--------------------

Dépenses budgétaires votées

Crédit 30 - Bureau de services juridiques des pensions -	3,677,000	3,745,000	3,509,000
Dépenses du Programme			

Dépenses budgétaires statutaires

Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	464,000	513,000	513,000
---	----------------	---------	---------

4,141,000	4,258,000	4,022,000
-----------	-----------	-----------

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

5-4

Extraits des Comptes publics de 1982-1983

5-4

Section I

Aperçu du Programme

A. Points saillants 5-5

1. Plans pour l'année budgétaire 5-5

2. Rendement récent 5-5

B. Etat financier récapitulatif 5-6

1. Besoins financiers 5-6

2. Rétrospective du rendement financier 5-6

C. Données de base 5-7

1. Introduction 5-7

2. Mandat statutaire 5-7

3. Objectif du Programme 5-7

4. Plan d'exécution du Programme 5-7

5. Fonctionnement 5-8

D. Perspective de planification 5-10

1. Contexte 5-10

2. Initiatives 5-10

3. Efficacité du Programme 5-11

4. Données sur le rendement et justification des ressources 5-12

Section II

Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article 5-16

1. Dépenses par article 5-17

2. Dépenses en personnel 5-18

B. Analyse des coûts

Programme du Bureau de
services juridiques des
pensions
Plan de dépenses
1984-1985

B. Analyse des coûts

Tableau 22: Coût net du Programme pour 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonctionnement 1984-1985	Ajouter autres coûts	Coût total	Total 1983-1984
734,667	3,191	737,858	688,915

Programme des
pensions

Les autres coûts de \$3,191,000 sont constitués comme suit:

- les locaux fournis gratuitement par le
ministère des Travaux publics 1,398
- d'autres services fournis gratuitement par d'autres
ministères 1,793

3. Subventions et contributions

Le tableau 21 résume toutes les dépenses au chapitre des subventions et des contributions du Programme.

Tableau 21: Subventions et contributions (en milliers de dollars)

Subventions		Budget des dépenses		Prévues		Réelles	
		1984-1985		1983-1984		1982-1983	
Pensions d'invalidité et de décès							
Décret sur le paiement d'indemnités dans le cas d'accidents d'aviation		421,000	416,000	339,748			
Première Guerre mondiale		83,659,000	89,401,000	86,964,429			
Seconde Guerre mondiale		591,885,000	539,047,000	479,809,224			
Civils, Seconde Guerre mondiale		2,018,000	1,993,000	1,469,639			
Défense - Service en temps de paix		27,586,000	23,428,000	21,288,293			
Contingent spécial (Corée)		9,518,000	12,334,000	8,931,218			
Indemnités spéciales (Terre-Neuve)		20,000	17,000	16,544			
Allocations d'inhumation		1,070,000	1,070,000	805,117			
Récompenses pour bravoure - Seconde Guerre mondiale et contingent spécial		80,000	80,000	73,926			
Total des subventions		716,257,000	667,786,000	599,698,138			
Contributions							
Indemnisation pour perte de gains		150,000	150,000	76,743			
Total des subventions et contribution		716,407,000	667,936,000	599,774,881			

2. Dépenses en personnel

Tableau 20: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de le traitement		Provision pour	
	1984-1985	1983-1984	1982-1983	actuelle 1984-1985
Direction	32	32	31	47,960-93,040
Haute direction				55,144
Scientifique et professionnelle	46	46	45	40,054-85,140
Médecine				64,561
Administration et service extérieur	22	25	20	13,250-55,226
Service adminis-				32,356
tratif				
Organisation et méthodes	4	3	3	13,520-55,220
Administration du programme	10	64	65	13,250-55,226
Programmes de bien-être				32,093
sociales	17	2	1	14,160-55,220
Soutien adminis-				24,818
tratif				
Commis	174	131	143	12,316-30,231
Traitement méca-				21,358
nique des				
donnés	2	-	-	12,716-35,362
Secrétariat	79	93	98	12,034-30,425
Autre	3	5	-	12,062-62,880
				33,798

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassements, divisé par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section III
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article

1. Dépenses par article

Tableau 19: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983		
Personnel	12,116	12,431	11,243	
Traitements et salaires				
Contributions aux régimes				
d'avantages sociaux des				
employés	1,570	1,706	1,663	
Biens et services				
Transports et				
communications	2,353	1,779	1,432	
Services professionnels	1,503	1,387	1,235	
et spéciaux				
Location	228	248	93	
Autres dépenses de fonctionnement	422	343	135	
Total des dépenses de fonctionnement	18,192	17,894	15,801	
Capital	68	62	172	
Subventions et contributions	716,407	667,936	599,775	
Total des dépenses	734,667	685,892	615,748	

Tableau 18: Décisions du Conseil de révision des pensions confirmant les décisions de la Commission

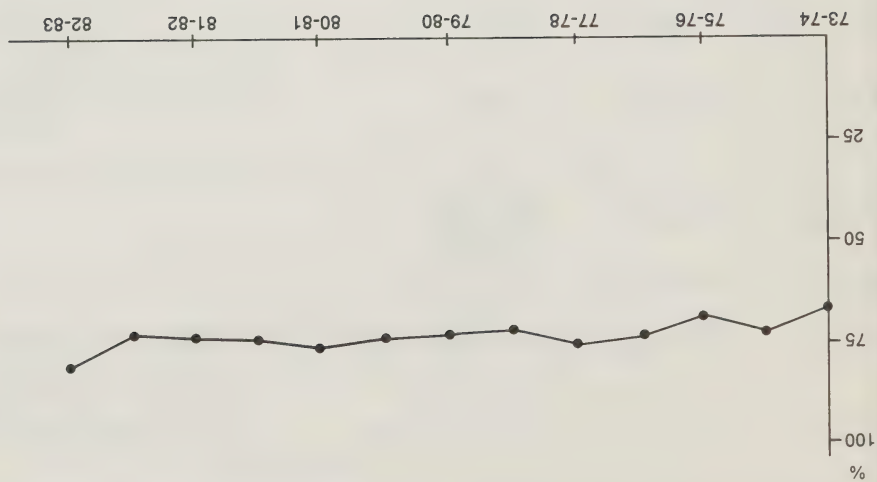


Tableau 17: Appels inscrits en vue d'une audition

Budget des dépenses	Prévues	Réelles	Appels en attente d'audition au début de l'année		Appels reçus durant la période		Auditions tenues		Appels non réglés à la fin de l'année	
1984-1985	1983-1984	1982-1983	795	945	1,222	1,251	1,528	1,362	1,500	733
				795					795	945

A l'heure actuelle, le Conseil entend les cas dès qu'ils sont déclarés prêts à être entendus.

En ce moment, le délai moyen depuis l'inscription de l'appel au Conseil jusqu'à l'audition et à la promulgation de la décision est de moins de 12 mois. Le facteur le plus important du délai de traitement est le temps dont l'ancien combattant ou son représentant a besoin pour préparer la cause, y compris les nouveaux éléments de preuve.

Puisqu'il fait fonction de tribunal de dernière instance pour les anciens combattants et certains civils qui veulent obtenir une pension à l'égard d'une invalidité liée au service, le Conseil de révision des pensions doit s'assurer de rendre des décisions uniquement après que les formalités requises ont été suivies tout au long du processus d'étude de la demande. Il doit aussi s'assurer que sa décision finale accorde un traitement équitable en vertu de la Loi sur les pensions. Le tableau 18 donne le pourcentage des décisions par lesquelles le Conseil a confirmé les décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission.

Tableau 16: Rendement financier de 1982-1983 (en milliers de dollars)

1982-1983			
Budget des dépenses principales			
Différence			
<hr/>			
Dépenses de fonctionnement	1,086	918	(168)

La différence résulte du fait que des postes sont demeurés vacants à cause d'un roulement du personnel inattendu.

Description

Le Conseil de révision des pensions ne fait pas partie de la Commission canadienne des pensions et il rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants. Le Conseil est le tribunal de dernière instance en matière de détermination du droit à une pension et (ou) à des prestations aux termes de la Loi sur les pensions ainsi qu'en matière de fixation du montant de la pension et de l'interprétation des dispositions de la Loi sur les pensions.

Les préparatifs du Conseil en vue de la tenue des auditions sont informels. Il n'y a pas de partie adverse aux auditions et le Conseil n'est pas habilité à entendre des preuves orales. Il jouit cependant d'une grande latitude pour ce qui est des preuves écrites. Les auditions se tiennent dans les deux langues officielles.

Données sur le rendement et justification des ressources

Le nombre de demandes à entendre par le Conseil de révision des pensions dépend, en grande partie, du nombre de décisions rendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation de la Commission canadienne des pensions. L'expérience a prouvé qu'un pourcentage élevé d'anciens combattants insatisfaits de la décision rendue par la Commission choisissent d'interjeter appel devant le Conseil. Le Conseil doit recevoir tous les appels, entendre les demandes et rendre une décision. Le tableau 14 donne le nombre d'auditions inscrites et prévues jusqu'en 1984-1985, en supposant que la tendance actuelle se maintiendra.

B. Conseil de révision des pensions

Objectif

Veiller à ce que tous les anciens combattants et les personnes à leur charge jouissent de tous les avantages prévus par la Loi sur les pensions.

Etat récapitulatif des ressources

Le fonctionnement du Conseil de révision des pensions exige 0.2 % des dépenses totales et 6 % du nombre total d'années-personnes du Programme des pensions pour 1984-1985.

Tableau 15: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	A-P	\$	A-P	Différence 1983-1984
Dépenses de fonctionnement	22	850	22	1,122	28	(272)
		148		141		7
Autres	22	998	22	1,263	28	(265)
						(6)

1 La diminution de la période de traitement depuis 1981-1982 est directement liée à la décision du Conseil du Trésor d'attribuer, pour 1982-1983, 32 années-personnes supplémentaires, et à l'amélioration des méthodes d'exécution.

2 Le processus d'attestation comporte l'envoi, par la poste, d'un exposé du cas au requérant et l'attente de sa réponse attestant que la documentation est complète. La durée de ce processus échappe au contrôle de la Commission. Elle est évaluée à 57 jours.

3 Les prévisions initiales concernant la préparation des exposés de cas des comités d'évaluation et des comités d'examen étaient exprimées en jours ouvrables. Elles ont été corrigées de façon à se lire en jours civils pour des fins d'uniformité.

Le plus souvent, la Commission a accompli sa tâche dans des délais moins qu'elle ne s'était fixée pour 1982-1983. Dans le cas des nouvelles demandes de pension d'invalidité, par exemple, la Commission a dépassé de 53,6 % son objectif (134 jours au lieu des 289 prévus). La seule activité où la Commission n'a pas respecté les délais prévus est la préparation des exposés de cas pour les comités d'évaluation; en effet, il lui a fallu 123 jours (172 jours civils) pour préparer les exposés, au lieu des 30 jours ouvrables (45 jours civils) visés. Cet écart est attribuable au nombre proportionnellement plus élevé d'anciens combattants qui ont pris leur retraite cette année-là. A cause de cela et aussi de la mauvaise conjoncture économique, la Commission a reçu un nombre record de demandes de changement d'évaluation des personnes admissibles qui tentaient de surmonter leurs difficultés financières.

Tableau 13: Sommaire des auditions et des décisions d'évaluation d'examen et des comités d'évaluation

Budget des dépenses 1984-1985	Examen	Évaluation	Examen	Évaluation	Examen	Évaluation	Examen	Évaluation
Prévu 1983-1984	1,400	2,500	900	3,354	679	1,900	1,769	3,258
Réel 1982-1983	1,400	2,500	800	2,500	938	1,673	3,354	1,900

Qualité des services

Le tableau 14 donne certains indicateurs choisis de la qualité du service fourni par la Commission.

Tableau 14: Indicateurs choisis de la qualité du service

Temps moyen de traitement (en jours) ³	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983	Moins de	
Nouvelles demandes Pensions d'invalidité Pensions de survivants	90 jours 60 jours	90 60	134 96	Comité d'examen Préparation de l'exposé du cas Attestation de l'exposé du cas ²	150 jours 40 jours
Comité d'évaluation Préparation de l'exposé du cas Attestation de l'exposé du cas ²	90 jours 150 jours	110 178	123 160	Comité d'évaluation Préparation de l'exposé du cas Attestation de l'exposé du cas ²	150 jours 90 jours
Audition	150 jours	178	160	Audition	150 jours

Tableau 12: Sommaire des premières demandes et des autres demandes, et des décisions rendues

Budget des dépenses 1984-85	Prévu 1983-84						Réel 1982-83					
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Décisions rendues au 31 mars	5,800	350	1,400	29,600	5,325	375	1,800	29,600	7,676(4)	428	1,292	37,263
Demandes en attente au début de l'année	1,269	66	304	786	1,269	66	204	786	4,293	130	309	16,986
Demandes reçues dans l'année	5,800	350	1,200	29,600	5,325	375	1,900	29,600	4,941	364	1,187	23,398
Décisions promulguées	5,800	350	1,400	29,600	5,325	375	1,800	29,600	7,965	428	1,292	39,598
Demandes en attente	1,269	66	104	786	1,269	66	304	786	1,269	66	204	786

- (1) Survivants de personnes admissibles, lorsque les droits à pension n'ont pas été établis au moment du décès.
- (2) Comprend les allocations d'incapacité exceptionnelle, les allocations pour soins, les allocations vestimentaires et les redevancements automatiques en raison de l'âge, qui ne sont pas associés à une pension d'invalidité concomitante.
- (3) Comprend notamment les pensions de compensation, les allocations d'invalidité et les changements dans les prestations versées aux conjoints, aux enfants, aux veuves et aux orphelins.
- (4) Comprend 763 prestations spéciales versées en sus d'une pension d'invalidité.
- (5) Les décisions concernant les fonds fiduciaires (200 par année) ne sont pas incluses dans ce tableau.

Le vaste écart entre le nombre prévu des demandes en attente au début de l'année (7,863) et le nombre réel de ces demandes (21,718) en 1982-1983 est attribuable à l'effet inattendu du projet de loi C-82 qui a donné lieu à un nombre de demandes présentées beaucoup plus élevé que prévu. L'effort considérable que la Commission a déployé pour réduire son arriéré de travail se traduit dans l'écart entre le nombre prévu de décisions rendues (32,436) et le nombre réel des décisions (49,283), soit un écart de 51.9%.

Points saillants des différences financières - Prestations

Le tableau 11 résume les principales variables qui influent sur les dépenses totales, selon le nombre de bénéficiaires et de prestations totales. Il illustre ainsi les différences relatives au cours d'une période de 10 ans.

Tableau 11: Nombre de bénéficiaires et prestations totales

Au 31 mars	Nombre de bénéficiaires	Versement mensuel moyen	Prestations totales
1974	150,084	171	308,302
1975	145,477	190	332,533
1976	142,254	212	362,015
1977*	141,939	229	391,534
1978	138,891	245	408,591
1979	136,433	265	436,058
1980	135,844	298	486,900
1981	133,829	324	520,525
1982	135,109	331	538,070
1983	141,840	352	599,775
1984	142,658	390	667,936

* A compter de 1977, comprend les bénéficiaires qui touchent seulement l'indemnité d'ancien prisonnier de guerre.

Charge de travail

Les principaux éléments de la charge de travail de la Commission sont résumés aux tableaux 12 et 13.

Tableau 10: Echelle des pensions d'invalidité de 100 % (en dollars)

	1er janvier 1983	1er janvier 1984
	(par mois)	(par mois)
	\$	\$
Pension de base	1,015.16	1,086.22
Pension supplémentaire pour le conjoint (équivalant à 25 % de la pension de base)	253.79	271.56
Pension supplémentaire pour les enfants		
Premier enfant (équivalant à 13 % de la pension de base)	131.97	141.21
Deuxième enfant (équivalant à 9.5 % de la pension de base)	96.44	103.19
Chaque enfant additionnel (équivalant à 7.5 % de la pension de base)	76.14	81.46

Pensions de survivants: Les survivants des pensionnés qui touchaient une pension pour des invalidités évaluées à 48% ou plus au moment de leur décès sont admissibles à une pension. La pension du conjoint survivant équivalait à 75 % de la pension de base versée antérieurement au pensionné. Les montants de toutes les autres pensions accordées au père et à la mère à charge et aux autres parents, ainsi qu'aux enfants et aux orphelins demeurent inchangés. En vertu d'une modification apportée à la loi en juillet 1980, les conjoints survivants et les enfants à charge des pensionnés décédés dont l'invalidité était évaluée à moins de 48 % sont aussi admissibles à une pension réduite. Le taux de la pension de veuve (veuf) équivalait à la moitié de la pension d'invalidité versée au pensionné, au taux prévu pour une personne mariée équivalait à la moitié de la pension supplémentaire qui était versée à au moment du décès. La pension proportionnelle consentie à un enfant à l'égard de cet enfant, au moment du décès du pensionné.

Indemnités d'anciens prisonniers de guerre: En vertu de la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, les anciens combattants peuvent toucher des indemnités en fonction de la durée de leur captivité et du pays visé. Un ancien combattant peut toucher entre 10 % et 50 % d'une pleine pension d'invalidité.

Tableau 9: Rendement financier antérieur (en milliers de dollars)

1982-1983			
Budget des dépenses principal			
Réelles			
Différence			
<hr/>			
Païements des pensions			
1,849	597,926	599,775	
<hr/>			
Dépenses de fonctionnement			
121	14,934	15,055	
<hr/>			
1,970	612,860	614,830	
<hr/>			

Cette différence résulte surtout de l'augmentation au début, non prévue, du nombre de demandes à la suite du projet de loi C-82, ce qui a eu pour conséquence une augmentation des paiements pour les pensions.

Description

La Commission canadienne des pensions applique la Loi sur les pensions et d'autres lois, règlements et ordonnances connexes, et la législation en vertu de laquelle des pensions sont octroyées à l'égard d'invalidités ou de décès liés au service militaire ou à tout autre service admis.

Données sur le rendement et justification des ressources

Versements de prestations

Pensions d'invalidité: Les pensions d'invalidité sont versées en fonction du degré d'invalidité constaté à l'examen médical. Pour établir le degré d'invalidité, les médecins examinateurs se servent de la Table des invalidités, qui, aux termes de la Loi sur les pensions, doit être préparée et tenue par la Commission. L'invalidité est classée selon l'une des 21 catégories de la Table des invalidités, chaque catégorie représentant un pourcentage d'une invalidité de 100 %. Quant aux invalidités ouvrant droit à pension qui sont évaluées à moins de 5 %, le pensionné ne reçoit aucune pension mensuelle, mais il a droit au versement unique approprié qui est prévu au Barème des taux.

Le 1^{er} janvier de chaque année, les prestations y compris les pensions sont rajustées en fonction de l'indice des prix à la consommation. Certaines prestations sont versées à titre discrétionnaire et les montants peuvent être modifiés selon le degré de dépendance. C'est le cas notamment des pensions versées aux personnes à charge, au père et à la mère, ou au conjoint remarié dont le mariage en question a été dissous par divorce ou décès. Les prestations versées de droit aux bénéficiaires d'une pension d'invalidité, aux conjoints et aux enfants ne sont soumises à aucun examen des ressources. Le tableau 10 donne des exemples de niveaux de versements au 1^{er} janvier 1983.

Section II Analyse par activité

Le Programme des pensions se compose de deux sous-activités, soit la Commission canadienne des pensions et le Conseil de révision des pensions. L'analyse qui suit se fonde sur cette structure.

A. Commission canadienne des pensions

Objectif

Veiller à ce que des prestations à l'égard d'invalidités et de décès liés au service soient accordées aux anciens membres admissibles des forces armées, à certains civils ou aux personnes à leur charge respective.

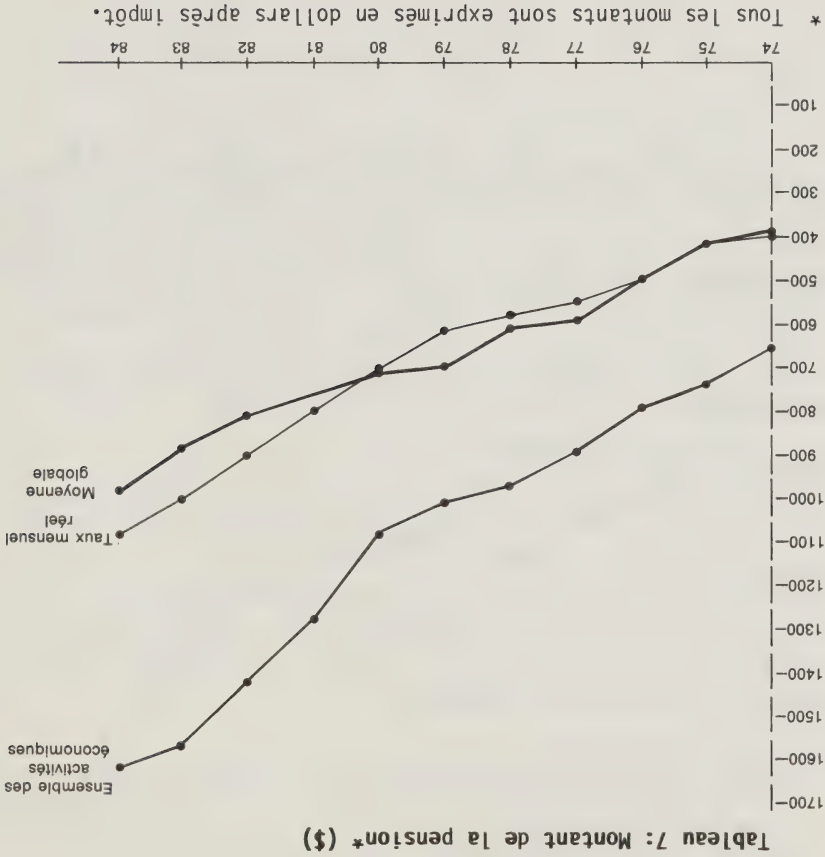
Etat récapitulatif

La Commission canadienne des pensions absorbe 99,8% de l'ensemble des dépenses du Programme des pensions pour 1984-1985 et 94% du total des années-personnes. 97% de l'ensemble des besoins de la Commission sont destinés aux subventions.

Tableau 8: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et en années-personnes

	Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence
	\$ A-P	\$ A-P	\$ A-P
Palements de pensions	475,507	426,393	49,114
Pensions d'invalidité	226,131	226,771	(640)
Indemnités de prisonniers de guerre	14,769	14,772	(3)
716,407	667,936	48,471	
Dépenses de fonctionnement	17,262	16,693	569
733,669	367	684,629	373
			49,040 (6)

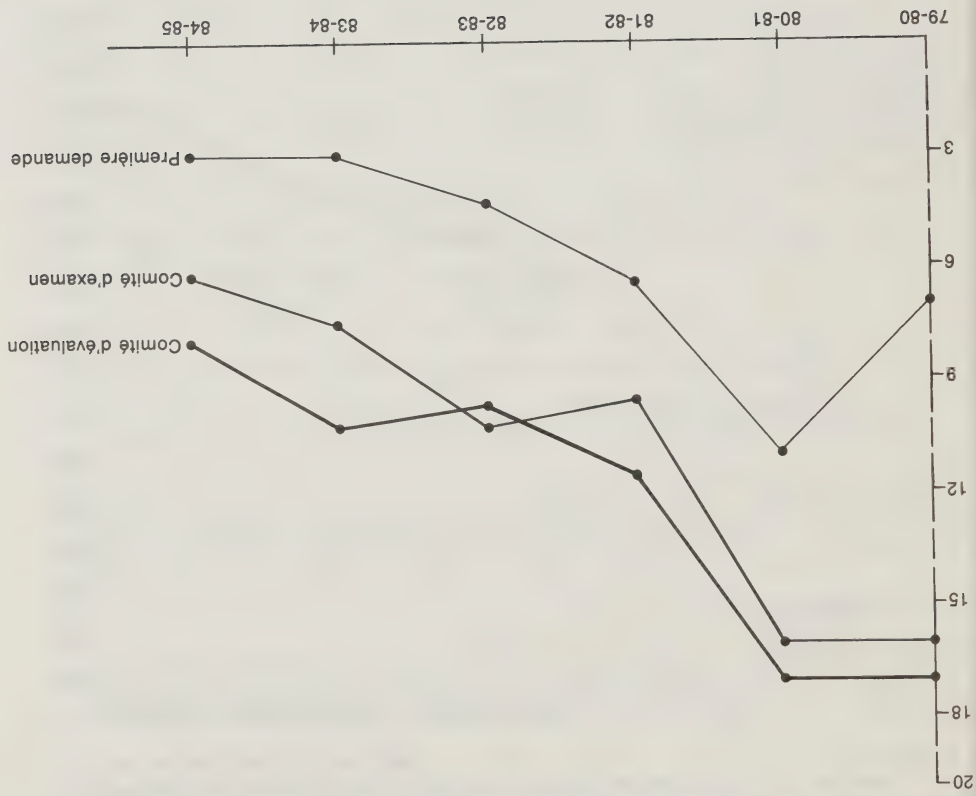
(Commission canadienne des pensions) 4-21



Montant de la pension: Le taux de base de la pension (c'est-à-dire celui qui est accordé à un pensionné seul dont l'invalidité est évaluée à 100 %) est équivalent au traitement brut moyen de cinq catégories choisies de fonctionnaires non spécialisés, après déduction de l'impôt sur le revenu au taux prévu pour une personne seule dans la province où le taux d'imposition est le moins élevé. Ce taux de base est ensuite rajusté le 1^{er} janvier de chaque année, en fonction des variations de l'indice des prix à la consommation. Le tableau 7 établit une comparaison entre le taux de base mensuel réel, la moyenne globale décrite ci-dessus et l'indice des gains pour l'ensemble des activités économiques tel que calculé par Statistique Canada pour les années civiles allant de 1974 à 1984.

Niveau de service: Cet indicateur permet d'évaluer la qualité des services offerts aux clients, selon le délai nécessaire pour traiter une demande aux différentes étapes de la procédure applicable aux pensions, en ce qui concerne la Commission canadienne des pensions seulement. Le tableau 6 indique les tendances à cet égard, de même que des prévisions pour les exercices financiers 1983-1984 et 1984-1985.

Tableau 6: Sommaire du niveau de service (réduction du délai d'exécution)



La révision des frontières géographiques entreprise par la Commission à abouti à l'expansion du bureau de district de Hamilton et à la conversion du sous-bureau de Kingston en un bureau de district de plein droit. Le bureau de Peterborough, qui fonctionnait actuellement comme un sous-bureau de Kingston, est devenu opérationnel à la fin de 1983.

Système de distribution des prestations: Les travaux d'élaboration concernant le système de distribution des prestations seront terminés à la fin de l'exercice financier 1983-1984.

Enquête: La Commission a mis en oeuvre toutes les recommandations du Rapport McCracken qu'elle jugeait réalisables. Il en a résulté une diminution considérable des délais d'exécution. La Commission a réussi à traiter chacune des demandes de pension d'invalidité ou de pension de survivant respectivement en 134 et 96 jours; de plus, les demandes entendues par les comités d'examen et les comités d'évaluation ont été traitées respectivement en moins de 290 et 283 jours.

Conseil de révision des pensions

L'augmentation des ressources du Conseil en 1982-1983 a entraîné une importante diminution de l'arriéré de cas à régler. A l'heure actuelle, le Conseil entend les demandes des qu'elles sont déclarées prêtes à être entendues.

En ce moment, le délai moyen depuis l'inscription d'un appel au Conseil jusqu'à l'audition et à la prise d'une décision est de moins de 12 mois.

4. Efficacité du Programme

Pour mesurer l'efficacité du Programme des pensions, il faut tenir compte de son objectif fondamental d'octroyer des prestations à d'anciens membres admissibles des forces armées, à certains civils ou aux personnes à leur charge. On peut donc mesurer l'efficacité du Programme selon la façon dont il applique les dispositions législatives, y compris la durée du processus d'administration, la mesure dans laquelle les dispositions législatives sont bien interprétées, et les prestations connexes qui sont accordées aux bénéficiaires. Le niveau de service et le montant de la pension sont deux indicateurs de la distribution efficace des prestations à la population des clients et aux personnes à leur charge.

2. Initiatives

La Commission canadienne des pensions prendra les initiatives suivantes :

Amélioration des services aux clients : Dans un effort pour améliorer les services aux clients, la Commission réexaminera les limites géographiques de son territoire qui n'ont pas été étudiées en 1983, en vue de servir les clients plus près de chez eux, et ce, grâce à une multiplication éventuelle des centres d'examen médicaux.

De plus, la Commission essaiera de déterminer s'il est possible d'utiliser la technologie des télécommunications pour activer le règlement des cas par les comités d'évaluation et les comités d'examen.

En respectant le niveau de référence réduit des années-personnes, la Commission a l'intention de rendre les premières décisions dans un délai de 90 jours.

Au fur et à mesure que les pensionnés vieilliront, la Commission leur fera subir des examens médicaux plus souvent, se conformant ainsi à l'option médicale admise que les invalidités s'aggravent avec l'âge. La Commission se propose d'atteindre cet objectif non pas par l'affectation de ressources supplémentaires, mais plutôt par une augmentation protégée de 12,5 % de la productivité - 18,000 examens médicaux en 1984-1985 par rapport à 16,000 en 1983-1984.

Décentralisation de certaines fonctions : La Commission réexaminera la faisabilité de décentraliser des fonctions additionnelles de l'Administration centrale vers des bureaux de district situés à des points stratégiques.

3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement

Commission canadienne des pensions

Amélioration des services aux clients : Dans un effort pour accélérer l'avantage le délai d'exécution, la Commission a installé des machines à écrire électroniques munies de mémoires et des terminaux dans chacun de ses bureaux de district. Ces bureaux ont aussi été équipés de matériel de fac-similé raccordés au bureau central.

D. Perspective de planification

1. Contexte

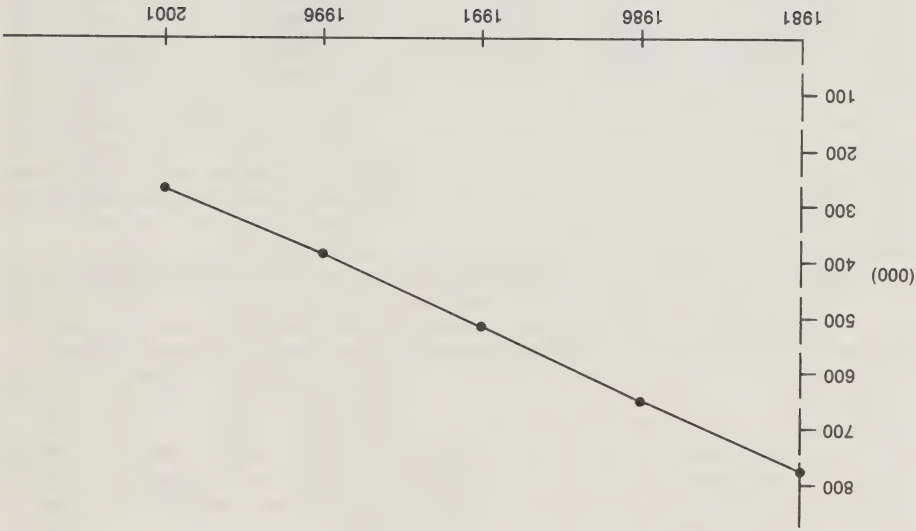
Les facteurs les plus importants du contexte qui influenceront le Programme sont, entre autres:

Changements démographiques: Il est prévu que le nombre global

d'anciens combattants diminuera au cours des prochaines décennies. Le tableau 5 indique le nombre d'anciens combattants prévu jusqu'en l'an 2001. La diminution du nombre d'anciens combattants finira par

entraîner une baisse des besoins de ressources pour le Programme des pensions. Cette diminution sera compensée, en partie, par le nombre croissant de survivants d'anciens combattants qui deviendront admissibles à une pension à la suite de modifications apportées aux mesures législatives en matière de pensions, et aussi par l'augmentation du nombre de demandes de pension présentées par d'anciens membres des forces régulières.

Tableau 5: Prévisions du nombre d'anciens combattants jusqu'en l'an 2001



Chaque pensionné invalide est réexaminé de façon régulière, suivant la nature de son invalidité. S'il survient un changement, l'évaluation est rajustée en conséquence. Toutefois, lorsqu'un pensionné atteint l'âge de 55 ans et qu'il touche une pension au même taux depuis trois ans ou plus, l'évaluation de son invalidité est considérée comme stabilisée. Ceci veut dire que même si l'affectation ouvrant droit à pension diminue plus tard, l'évaluation ne sera pas réduite. Par contre, si elle s'aggrave, une majoration de la pension pourrait être accordée.

Indemnisation des anciens prisonniers de guerre: Un ancien membre admissible des forces armées ou un civil, tel que défini par la Loi, qui a été fait prisonnier de guerre pendant une période de trois mois ou plus, ou qui a été capturé par l'ennemi ou qui s'est évadé d'un camp de prisonniers de guerre pendant une période de trois mois ou plus, peut avoir droit à une indemnité en vertu de la Loi combinée de l'indemnité de prisonnier de guerre et de la pension d'invalidité ne doit pas être supérieur au montant fixé dans la loi à l'égard d'invalidités évaluées à 100 %. Tel que mentionné auparavant, des dispositions semblables sont prévues pour les personnes à charge survivantes.

Autres: Le pensionné qui est atteint d'invalidité totale et qui requiert des soins peut, dans certains cas, se voir octroyer une allocation pour soins. Le montant de l'allocation est fonction de l'importance des soins requis, mais il est limité à \$718.77 par mois en 1984 (\$671.75 par mois en 1983).

Les pensionnés qui ont subi des amputations ou qui doivent porter des prothèses ou des vêtements spécialement taillés peuvent recevoir une allocation d'indemnisation à l'égard de ces prothèses ou vêtements. L'allocation mensuelle maximale en 1984 est de \$81.43 (\$76.10 en 1983).

Le pensionné qui touche une pension à l'égard d'invalidités évaluées à 100 % et qui souffre d'une incapacité exceptionnelle par suite de ces invalidités peut se voir octroyer une allocation mensuelle supplémentaire dont le montant varie, mais ne peut pas dépasser \$575.02 par mois en 1984 (\$537.40 en 1983).

L'Ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure prévoit le versement d'une rente lorsque le bénéficiaire d'une récompense pour bravoure, signalée dans l'Ordonnance, reçoit une pension d'invalidité, une allocation d'ancien combattant ou une rente en vertu de la Loi sur la pension de retraite des forces canadiennes.

La loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils prévoit l'octroi de prestations semblables à certains civils qui ont servi au sein d'organismes étroitement associés aux forces armées canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale. D'autres lois, règlements et ordonnances régissent l'octroi de prestations dans des conditions bien définies. Lorsque la Commission canadienne des pensions établit qu'un ancien membre admissible des forces armées ou un civil souffre d'une invalidité liée au service susmentionné, cette personne est jugée admissible à une pension. La pension d'invalidité est payée en fonction du degré d'invalidité constaté lors d'examens médicaux habituels. Une prestation supplémentaire peut être accordée lorsqu'un pensionné invalide a un conjoint ou des enfants ou subvient, en totalité ou en partie, aux besoins de ses père et mère ou frères et soeurs.

Pensions de survivants: Après le décès du pensionné, le conjoint survivant et les enfants admissibles d'un pensionné décédé peuvent recevoir, sur demande, soit une pleine pension, soit une pension proportionnelle. Le versement d'une pleine pension aux personnes à charge survivantes sera autorisé s'il est prouvé que:

- le décès du pensionné est imputable au service militaire en temps de guerre ou est survenu au cours dudit service; ou
- l'affectation ou la blessure ayant entraîné le décès est consecutive ou directement liée au service militaire en temps de paix; ou
- l'ancien membre admissible des forces armées ou le civil recevait

ou aurait dû recevoir une pension à l'égard d'une invalidité estimée à 48 % ou plus au moment du décès.

Le projet de loi C-82, qui a reçu la sanction royale en juillet 1981, prévoit maintenant le versement d'une pension proportionnelle au conjoint ou aux enfants admissibles d'un pensionné qui, lors de son décès, recevait une pension à l'égard d'une invalidité estimée à 47 % ou moins.

Dans des cas spéciaux, lorsque le décès est imputable au service militaire en temps de guerre ou est survenu au cours dudit service ou est consécutif ou directement lié au service en temps de paix et que le pensionné décédé subvient, en totalité ou en partie, aux besoins de ses père et mère ou de ses frères et soeurs, et que ceux-ci ne peuvent adéquatement subvenir à leurs besoins, une pension peut être versée. Les paiements de ce genre sont entièrement discrétionnaires, sont fonction du besoin, et peuvent être modifiés selon la situation de chacun.

Tableau 4: Procédure et responsabilités en matière de pensions

Étape		Procédure	Responsabilité
Demandes			
1.	Première demande présentée à la Commission	Décision au sujet de la pension, le	Requérant CCP
2.	requérant l'accepte s'il en est satisfait.		
3.	Deuxième demande présentée à la Commission	Décision au sujet de la pension,	Requérant CCP
4.	le requérant l'accepte s'il en est satisfait		
5.	Demande d'audition par un comité d'examen	ou un comité d'évaluation de la CCP	Requérant
6.	Décision rendue à l'audition, le requérant l'accepte s'il en est satisfait	(1) Comité d'examen - détermination du droit à pension	Appels (en cas de désaccord)
	(2) Comité d'évaluation - détermination du pourcentage de l'invalidité et du montant de la pension correspondant		
7.	Si l'appelant n'est pas satisfait à l'étape 5,	il demande un auditon par le CRP	Appelant
8.	Décision du CRP		CRP

6. Conditions d'admissibilité aux pensions

Pensions d'invalidité: En vertu de la Loi sur les pensions, des pensions peuvent être versées aux membres et aux anciens membres des forces armées frappés d'une invalidité causée par une blessure ou une maladie ou l'aggravation d'une blessure ou d'une maladie qui est survenue pendant le service militaire en temps de guerre ou qui est consécutive ou directement liée au service militaire en temps de paix. L'article 1.1 de la Loi sur les pensions stipule que "les dispositions de la présente Loi doivent être libéralement interprétées afin qu'il puisse être satisfait à l'obligation reconnue du peuple canadien et du gouvernement du Canada d'indemniser les membres des forces qui sont devenus invalides ou sont décédés par suite de service militaire, ainsi que les personnes à leur charge."

La Commission canadienne des pensions (CCP), le Conseil de révision des pensions (CRP) et le Bureau de services juridiques des pensions (BSJP) sont les trois organismes chargés de traiter les demandes de prestations. D'abord, tout ancien membre admissible des forces armées, certains civils ou leurs conjoints survivants respectifs ou toutes autres personnes qui croient avoir droit à une prestation peuvent présenter une demande à la CCP. Après cette première présentation, il y a plusieurs étapes où le requérant peut soumettre d'autres preuves à l'appui de sa demande. Le tableau 4 indique les étapes de base de la procédure en matière de pensions ainsi que les organismes chargés de chacune de ces étapes.

5. Procédure en matière de pensions

Conseil de révision des pensions : Le Conseil ne fait pas partie de la Commission canadienne des pensions et il rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants. Les deux principales fonctions du Conseil consistent à statuer sur les appels interjetés de décisions rendues par la Commission et à interpréter les dispositions de la loi sur les pensions. Le Conseil est formé d'un président, d'un vice-président, et de cinq membres dont deux sont nommés à titre spécial. Conformément aux dispositions législatives, le Conseil de révision des pensions siège et entend des appels n'importe où au Canada, suivant les directives données par le gouverneur en conseil.

Les organismes qui représentent les anciens combattants, les organismes centraux et d'autres ministères, ainsi qu'avec les clients et combattants du ministère des Affaires des anciens combattants, les de planification et de liaison avec le Programme des Affaires des anciens et les comités d'examen. Le Secrétariat sert également de point central de planification en vue des auditions tenues par les comités d'évaluation de l'extérieur, de même que la préparation des communications avec les pensionnés, les requérants, d'autres personnes et organisations, le traitement des demandes, la publication des décisions, de gestion et d'exploitation. Ces services et fonctions comprennent, l'administration centrale, aux 17 bureaux de district et aux deux bureaux de sous-district tous les services et les fonctions de soutien en matière Le Secrétariat, dirigé par un directeur général, doit fournir à

3. Objectif du Programme

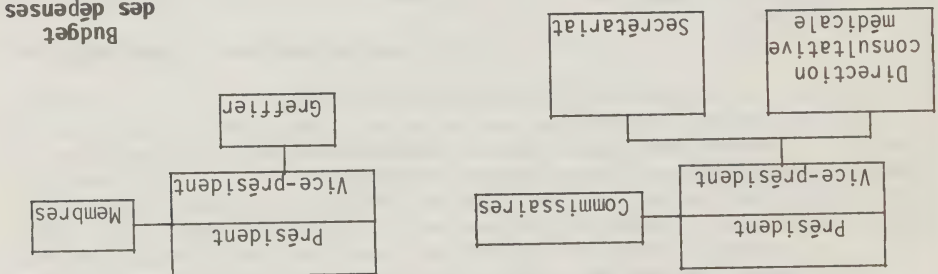
Le principal objectif du Programme des pensions consiste à assurer le versement de prestations aux anciens membres admissibles des forces armées, à certains civils ou aux personnes à leur charge à l'égard d'invalidités ou de décès liés au service.

4. Plan d'exécution du Programme

La structure organisationnelle et les ressources de la Commission canadienne des pensions et du Conseil de révision des pensions figurent au Tableau 3.

Tableau 3: Organigramme et ressources (en milliers de dollars)

Commission canadienne des pensions Conseil de révision des pensions



A-P	Coûts de fonctionnement	Subventions
367	17,262	716,407
22	998	18,260
389		716,407

Commission canadienne des pensions: La Commission se compose d'un

président et d'un vice-président, de 8 à 14 commissaires dont le mandat peut durer jusqu'à 10 ans (renouvelable) et elle peut compter jusqu'à 10 autres commissaires spéciaux nommés pour une période d'un an (renouvelable). Tous sont nommés par le gouverneur en conseil. Les commissaires sont chargés de statuer sur toutes les premières demandes de pension, y compris les pensions de survivants, de tenir des auditions de comités d'examen ou de comités d'évaluation, et de rendre une décision dans tous ces cas.

La Direction consultative médicale doit donner des avis médicaux à la Commission relativement aux éléments de preuve présentés pour étayer les demandes de pension, et déterminer le degré d'invalidité. Elle assure également des services d'examen médicaux, par l'entremise des bureaux de district de la Commission.

C. Données de base

1. Introduction

Le Programme des pensions se compose de la Commission canadienne des pensions et du Conseil de révision des pensions qui rendent tous deux des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Affaires des anciens combattants.

La Commission canadienne des pensions rend des décisions et tient des séances d'audition par des comités d'examen et des comités d'évaluation à l'égard des demandes de pensions d'invalidité et de pensions de personnes à charge, tandis que le Conseil de révision des pensions fait fonction de tribunal d'appel en matière de pensions et interprète les dispositions de la Loi sur les pensions.

2. Mandat statutaire

Les activités de la Commission canadienne des pensions sont régies, notamment, par la Loi sur les pensions, en vertu de laquelle des pensions sont octroyées en cas d'invalidités ou de décès liés au service militaire; les parties I à X de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, qui prévoient l'octroi de pensions semblables à l'égard d'invalidités ou de décès imputables au service pendant la Seconde Guerre mondiale dans certaines organisations étroitement associées aux forces armées, comme la marine marchande; et la Loi d'indemnisation des anciens prisonniers de guerre, qui accorde des indemnités aux victimes détenues dans des camps de prisonniers de guerre.

En outre, la Commission étudie des demandes de pension en vertu d'autres dispositions législatives, notamment le Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation, la Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada, la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada et la Loi sur la prise en charge des prestations de la Commission de secours d'Halifax. Les paiements en vertu de la Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada et de la Loi sur la continuation de la pension de la Gendarmerie royale du Canada sont prévus dans l'autorisation de dépenser contenue dans le Programme d'application de la Loi du ministère du Solliciteur général. La Commission est également chargée du paiement de gratifications et de rentes attachées à certaines décorations pour bravoure, en vertu de l'ordonnance relative aux rentes et gratifications attachées aux décorations pour bravoure.

Les attributions du Conseil de révision des pensions relativement à la détermination du droit à pension et du montant à verser, et à l'interprétation de la Loi sur les pensions, émanent des articles 75 à 81 de la Loi sur les pensions.

Les besoins en 1984-1985 présentent une augmentation de \$48,775,000 par rapport aux prévisions de 1983-1984 en raison des principaux éléments suivants:

- augmentation des prestations de pension en raison de l'indexation annuelle sur l'indice des prix à la consommation et projet de loi C-82 48,471
- coûts additionnels de fonctionnement provenant de l'I-P-E 617
- provisions pour inflation dans les coûts de fonctionnement 22
- réduction des années-personnes au Conseil de révision des pensions, une fois terminée l'arriéré de travail (210)

2. Rétrospective du rendement financier en 1982-1983

Tableau 2: Rétrospective de rendement financier en 1982-1983 (en milliers de dollars)

1982-1983		1982-1983	
Budget des dépenses principal	Réelles	Différence	
612,860	614,830	1,970	Activité des pensions
1,086	918	(168)	Commission canadienne des pensions
613,946	615,748	1,802	Conseil de révision des pensions

Cette différence résulte surtout de l'augmentation au début, non prévue, du nombre de demandes à la suite du projet de loi C-82, ce qui a eu pour conséquence une augmentation des paiements pour les pensions.

Voici un compte rendu des points saillants de 1982-1983:

- En 1982-1983, la Commission canadienne des pensions a versé des prestations à 4,146 pensionnés et à 11,694 personnes à la charge de pensionnés décédés de plus qu'elle n'avait prévu payer. Ces excédents sont attribuables à l'effet inattendu du projet de loi C-82 et à l'effort considérable que la Commission a déployé pour réduire son arriéré de travail. La Commission s'attendait à ce que l'effet total du projet de loi C-82 s'étende sur une période de six ans. Or, en deux ans, elle a reçu 80% des demandes de conjoints nouvellement admissibles. Cela a également eu un effet sur les prévisions de la Commission concernant les demandes reçues et les auditions que tiendraient les comités d'examen. La Commission prévoitait traiter 6,000 demandes d'octroi ou de révision de pensions et tenir 3,300 séances d'audition par des comités, mais il y en a eu, en réalité, 492 (8.2%) et 1,117 (33.8%) de plus respectivement. La Commission tient à souligner que, malgré l'augmentation imprévue de sa charge de travail, elle a néanmoins jugé 9,396 demandes en première instance, dont 4,732 en 1982-1983, la Commission canadienne des pensions a versé \$599,775,000 en paiements de pension, comparativement aux \$597,926,000 prévus. Cette augmentation était attribuable aux facteurs susmentionnés;
- Les délais réels de réponse de la part de la Commission canadienne des pensions en 1982-1983 ont été beaucoup plus courts que prévus. Ceci est attribuable aux 32 années-personnes supplémentaires pour 1982-1983 ainsi qu'à l'amélioration des méthodes d'exécution;
- - Il a fallu 134 jours pour juger une première demande, relative aux pensions d'invalidité comparativement aux 289 jours prévus. Les demandes relatives aux pensions de survivants ont été réglées en 96 jours, comparativement aux 120 jours prévus.
- Il a fallu 283 jours et 290 jours respectivement pour juger un appel entendu par un comité d'examen ou un comité d'évaluation, comparativement aux 244 jours et 345 jours prévus. Le fait que la Commission soit allée au-delà de son objectif par 39 jours (13.8%) dans le premier cas est attribuable encore une fois au volume inattendu des demandes causé par le projet de loi C-82.

En 1982-1983, le Conseil de révision des pensions a réduit son délai de traitement à moins de 12 mois et diminué de beaucoup son arriéré de cas à régler.

A. Points saillants

1. Plans pour l'année budgétaire

En 1984-1985, le Programme des pensions compte réaliser les travaux suivants:

- Verser des prestations à 100,758 pensionnés et à 41,900 personnes à charge admissibles et autres ayants droit; ces chiffres représentent respectivement une augmentation et une diminution de moins de 1% par rapport à 1983-1984;

- S'assurer que la Commission canadienne des pensions (CCP) juge 7,500 demandes d'octroi ou de révision de pensions et 3,900 appels à être entendus par ses comités d'examen et ses comités d'évaluation en 1984-1985. Ces chiffres ne représentent aucune changement dans le nombre des décisions relatives aux demandes d'octroi ou de révision de pensions et aucun changement par les rapport à 1983-1984 dans le nombre des appels entendus par les comités d'examen et les comités d'évaluation (voir pages 4-25 et 4-26);

- S'assurer que la Commission canadienne des pensions (CCP) continue de respecter les délais moyens d'exécution ci-après: (voir page 4-26)

- moins de 90 jours pour rendre une décision à l'égard des premières demandes;

- moins de 150 jours pour être prêt à statuer sur les appels entendus par les comités d'évaluation ou les comités d'examen

- Faire subir plus souvent des examens médicaux aux pensionnés qui avancent en âge, soit un total de 18,000 examens en 1984-1985 par rapport à 16,000 l'année précédente (voir page 4-17); et

- Les besoins financiers relatifs au paiement de pensions en 1984-1985 sont estimés à \$716,407,000 (\$667,936,000 en 1983-1984). Cette augmentation de \$48,471,000 ou 7.3% est attribuable au relèvement annuel automatique des pensions et à des modifications législatives (projet de loi C-82) qui accordent des prestations plus étendues aux conjoints survivants et à d'autres personnes à charge.

Utilisation des crédits en 1982-1983

Budget des dépenses principal	Total des crédits	Utilisation réelle
Dépenses budgétaires votées		
Crédit 15 - Pensions - Conseil de révision des pensions - Dépenses de fonctionnement	968,000	968,000
Crédit 20 - Pensions - Commission canadienne des pensions - Dépenses de fonctionnement	13,548,000	14,177,910
Crédit 25 - Pensions - Subventions inscrites au Budget et contributions, le montant inscrit à chacun des postes pouvant être modifié sous réserve de l'approbation du Conseil du Trésor	597,926,000	602,926,000
	599,774,881	614,084,806
Dépenses budgétaires statutaires		
- Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	1,504,000	1,663,400
	1,663,400	615,748,206
	619,735,310	613,946,000

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation de crédits

Le ministre des Affaires des anciens combattants demande l'autorisation de dépenser \$733,097,000 pour l'exécution du Programme des pensions durant l'exercice financier 1984-1985. De ce montant, \$16,690,000 devront être affectés aux dépenses de fonctionnement, et \$716,407,000 aux subventions et contributions. Les autres dépenses de fonctionnement, estimées à \$1,570,000 et affectées aux avantages sociaux des employés, seront payées en vertu des autorisations statutaires existantes.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

	1984-1985	1983-1984	Différence
	\$	\$	\$

Crédit 15 - Pensions - Conseil

de révision des pensions -

Dépenses de fonctionnement . . .

901,000

1,134,000

(223,000)

Crédit 20 - Pensions - Commission

canadienne des pensions -

Dépenses de fonctionnement . . .

15,789,000

15,808,000

(19,000)

Crédit 25 - Pensions -

Subventions inscrites au Budget

et contributions, le montant

inscrit à chacun des postes

pouvant être modifié sous réserve

de l'approbation du Conseil du

Trésor.

(Tel que prévu auparavant dans

la Loi n° 2 de 1983-1984

portant affectation de crédits)

716,407,000

667,936,000

48,471,000

1,570,000

1,706,000

(136,000)

des employés

Statutaire - Contributions

aux régimes d'avantages sociaux

Total du Programme

734,667,000

686,584,000

48,083,000

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses 4-4

Extraits du Volume II des Comptes publics de 1982-1983 4-5

Section I

Aperçu du Programme

- A. Points saillants 4-6
 - 1. Plans pour l'année budgétaire 4-7
 - 2. Rendement récent 4-7

- B. État financier recapitulatif par activité 4-8
 - 1. Besoins financiers 4-8
 - 2. Rétrospective du rendement financier en 1982-1983 4-9

- C. Données de base 4-10
 - 1. Introduction 4-10
 - 2. Mandat statutaire 4-10
 - 3. Objectif du Programme 4-11
 - 4. Plan d'exécution du Programme 4-11
 - 5. Procédure en matière de pensions 4-12
 - 6. Conditions d'admissibilité aux pensions 4-13

- D. Perspective de planification 4-16
 - 1. Contexte 4-16
 - 2. Initiatives 4-17
 - 3. Rapport sur les initiatives décrites antérieurement 4-17
 - 4. Efficacité du Programme 4-18

Section II

Analyse par activité

- A. Commission canadienne des pensions 4-21
 - B. Conseil de révision des pensions 4-28

Section III

Renseignements supplémentaire

- A. Analyse par article 4-32
 - 1. Dépenses par article 4-32
 - 2. Dépenses en personnel 4-33
 - 3. Subventions et contributions 4-34
 - B. Analyse des coûts 4-35
 - 1. Coût net du Programme 4-3

Programme des pensions
Plan de dépenses
1984-1985

B. Analyse des coûts

Tableau 8: Coût net du Programme pour l'exercice 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses de fonction- nement 1984-1985	Ajouter autres coûts	Coût total 1983-1984	Commission des allocations aux anciens combattants	
			1,666	137
			1,803	1,650

Les autres coûts de \$137,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par les Travaux publics 103
- autres services fournis gratuitement par d'autres ministères 34

2. Dépenses en personnel

Tableau 7: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées	Echelle de traitement	
	le traitement annuel moyen	actuelle
Provision pour	1984-1985	1984-1985

Direction	Haute direction	8	8	8	47,960-93,040	57,292
Administration et service extérieur	Service adminis- tratif	15	15	17	13,250-55,226	32,685
Technique	Soutien des sciences sociales	2	2	-	12,033-55,013	35,267
Soutien adminis- tratif	Commissariat	4	6	3	12,316-30,231	21,038
Autre		1	1	1	40,054-85,140	61,688

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassements, divisé par le nombre d'années - personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 6: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Personnel		
Traitements et salaires	1,318	1,101
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	171	169
Biens et services		
Transports et communications	124	87
Services professionnels et spéciaux	26	27
Services publics, fournitures et approvisionnements	12	8
Toutes autres dépenses	13	12
Total des dépenses de fonctionnement	1,664	1,404
Capital	2	9
Subventions et contributions	1	6
Total des dépenses	1,666	1,419

(Renseignements supplémentaires) 3-15

Tableau 5: Etat récapitulatif de l'activité réelle et prévue de la Commission, de 1979 à 1984

Année	Nombre de révisions	Appels jugés	Nombre d'appel renvoyés	Nombre de précédents	Nombre total de cas
1979-1980	292	469	27	761	
1980-1981	109	393	17	502	
1981-1982	109	501	25	610	
1982-1983	108	572	604	1,284	
1983-1984	300	500	300	1,100	1
1984-1985	500	300	300	1,100	2

1 Prévisions
2 Budget des dépenses
3 Inclus dans la colonne des appels

3. Données sur le rendement et justification des ressources

Vu la nature quasi judiciaire des travaux de la Commission, il est difficile d'établir un rapport entre les résultats et les ressources. Les appels, ont priorité sur les autres travaux de la Commission. Les cas sont très variés, et de 20 à 200 heures-personnes peuvent être consacrées à un seul appel, selon sa complexité, jusqu'à l'étape de décision finale. C'est pourquoi il est impossible d'exprimer la charge de travail en unités de production.

Les révisions constituent une charge de travail provenant de l'intérieur et, comme dans le cas des appels, leur complexité varie. Conformément à ses attributions, c'est-à-dire veiller à ce que l'ancien combattant reçoive toutes les prestations auxquelles il a droit en vertu de la Loi, la Commission vise, dans des conditions idéales, un taux beaucoup plus élevé de révisions des décisions rendues. Vu le nombre croissant des appels et leur priorité, la Commission a du réaffecter une partie de ses ressources à l'étude des appels, restreignant ainsi ses activités de révision. Toutefois, si ses démarches actuelles réussissent, la Commission prévoit pouvoir entreprendre un plus grand nombre de révisions.

Le niveau des ressources nécessaires au fonctionnement de la Commission des allocations aux anciens combattants est déterminé en fonction du nombre moyen connu de décisions que les membres de la Commission peuvent rendre dans une année. Idéalement, la Commission peut juger révisation est non discrétionnaire. Idéalement, la Commission peut juger 1,100 cas par année. ("Idéalement" signifie dans une situation où le nombre de cas peu compliqués à traiter est constant et où les membres et les employés de la Commission sont pleinement compétents). On s'attend à ce que la Commission puisse absorber le volume de travail accru et atteindre son objectif grâce à une plus grande productivité de la part des employés qui connaissent mieux les textes de lois.

La Commission a établi des critères de tris des cas qui lui sont soumis, selon lesquels elle retourne désormais aux ARA les appels ou celle-ci n'a pas appliqué les interprétations établies ou les appels au tableau 5, ces appels sont appelés "appels renvoyés". Au Des précédents sont rendus lorsqu'une nouvelle interprétation importante a été donnée ou qu'il se produit un écart important des pratiques antérieures.

Comme l'indique le tableau 4, la Commission examine environ 1 % des cas jugés par les ARA. Ces cas ont tendance à être les plus complexes et les plus difficiles. Par conséquent, les décisions des ARA qui ont été modifiées ou renversées par la Commission ne sont pas un indice de la qualité de la plupart des décisions en première instance rendues par les ARA. Elles révèlent cependant les tendances pour les cas plus complexes. Afin de bien évaluer la pertinence de toutes les décisions et de consolider la procédure de révision, la Commission est à mettre au point des normes minimums à l'aide, notamment, de méthodes d'échantillonnage statistique approuvées.

Tableau 4: Sommaire des décisions

Cas ou la Commission a modifié ou renversé les décisions de l'ARA	Budget des dépenses 1984-1985 %	Prévisions 1983-1984 %	Réelles 1982-1983 %	Cas ou la Commission a modifié ou renversé les décisions de l'ARA	
				Appels	Révisions

140	46.8	234	46.8	232	40.6
209	41.8	125	41.8	17	19.31 2

160	53.2	266	53.2	340	59.4
291	58.2	175	58.2	71	80.71 2

1 Ne comprend pas les 20 cas où il y a eu changement de décision.

2 Le changement notable des pourcentages en 1983-1984 et 1984-1985 par rapport à 1982-1983 provient de ce que la Commission a plus de temps pour examiner les cas et n'est donc pas aussi restrictive dans l'acceptation des cas qu'elle l'était en 1982-1983 alors qu'un nombre limité de cas fondés sur des motifs connus ont été examinés.

- L'adaptation du principe selon lequel au cours de la période de la Seconde Guerre mondiale qui s'est déroulée, toutes les eaux au large de la ligne de basse mer moyenne entourant Terre-Neuve et le Labrador sont considérées comme des "eaux dangereuses", et le principe selon lequel le service en mer inclut le service sur des navires pouvant naviguer ou être mis en service hors des eaux territoriales en conformité des méthodes de navigation approuvées dans la zone, et qui ont effectivement navigué ou été mis en service hors des eaux territoriales au cours de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale. En vertu de ces principes réunis, le service sur plusieurs des navires côtiers de commerce ayant été mis en service dans la zone de Terre-Neuve pendant la guerre tient lieu de service en mer aux fins de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils.

- L'adaptation du principe selon lequel un ancien combattant répondant aux conditions d'admissibilité à une allocation en raison de ses états de service mais n'ayant pas résidé au Canada pendant une période cumulative de dix ans et qui meurt ensuite à l'étranger peut être considéré, aux fins d'une allocation, comme ayant résidé au Canada de façon ininterrompue lors de son décès. Par suite de l'adoption de ce principe, certaines veuves d'anciens combattants allées qui auparavant n'auraient pas répondu aux critères de résidence peuvent maintenant être admissibles à une allocation.

- une plus grande uniformisation, à l'échelle nationale, des interprétations et des décisions en matière d'allocations;
- la Commission a décidé qu'un délai de traitement moyen de 60 jours par cas est un délai optimal. La Commission a ainsi suffisamment de temps pour étudier attentivement les cas moyens et faire toutes les recherches nécessaires, et servir les requérants et les bénéficiaires dans des délais raisonnables.

La mesure dans laquelle la Commission parvient à respecter ces critères est signalée soit dans les communications que la Commission et le Ministre reçoivent des anciens combattants et de leurs représentants, soit dans les rapports statistiques préparés par la Commission. La régularité des activités de la Commission est, elle aussi, évaluée de façon objective, car toutes les décisions de la Commission sont susceptibles de faire l'objet de pourvois devant la Cour fédérale.

2. Efficacité du Programme

La Commission des allocations aux anciens combattants a pour objectif principal de veiller à ce que les requérants et les bénéficiaires d'allocations reçoivent toutes les prestations auxquelles ils ont droit en vertu de la loi. Les critères suivants mesurent l'efficacité du Programme pour ce qui est d'atteindre son objectif :

- la fréquence d'utilisation des services par les anciens combattants et les personnes à leur charge indiquée combien ceux-ci estiment recevoir un traitement juste. Dernièrement, le nombre d'appels reçus a beaucoup augmenté. Durant les trois années qui ont précédé 1982-1983, la Commission a reçu, en moyenne, 454 appels par année. En 1982-1983, elle a étudié 1,176 appels, statué sur 572 d'entre eux et renvoyé les 604 autres aux ARA pour qu'ils prennent les mesures correctives nécessaires;
- des décisions justes rendues à l'égard des anciens combattants, dans le cadre de la procédure d'appel et de révision;
- des décisions plus judicieuses des autorités régionales, grâce à une meilleure connaissance de la politique de la Commission;
- une meilleure connaissance, chez les employés du ministère des Affaires des anciens combattants, des droits des anciens combattants et des personnes à leur charge;
- les précédents ou les modifications apportées aux règlements qui augmentent les avantages offerts aux anciens combattants et aux personnes à leur charge. Voici quelques exemples de principes contenus dans de récents précédents :

- L'adoption du principe selon lequel une indemnité accordée en vertu de la Loi d'indemnisation des victimes d'actes criminels de la province de Québec constitue une aide versée par une autorité provinciale et est alors considérée comme un revenu exonéré aux fins de l'allocation.
- L'adoption du principe selon lequel les redevances payées à des Indiens en raison de la vente de droits sur une réserve constituent un remboursement de capital et non un revenu aux fins de la Loi sur les AAC. Cette décision uniformise la façon dont les Indiens sont traités en vertu de la Loi sur les AAC, de la Loi de l'impôt sur le revenu et de la Loi sur les Indiens.

6. Procédure en matière d'allocations

L'article 30 de la Loi sur les allocations aux anciens combattants stipule que le Ministre est chargé de l'application de la Loi, sauf en ce qui concerne le pouvoir, l'autorité et la juridiction aux fins de l'étude et du jugement de demandes d'allocations sous le régime de la Loi. Il y a au pays sept autorités régionales des affaires aux anciens combattants (ARA) qui jugent les demandes initiales. L'ARA a des pouvoirs absolus de jugement et de révision des demandes présentées en vertu des dispositions législatives qui régissent les allocations. Un requérant peut interjeter appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants au sujet d'un jugement rendu par l'ARA. Les décisions de celle-ci peuvent être revues par la Commission des allocations aux anciens combattants.

Tableau 3: Procédure et responsabilités en matière d'allocations

Étape	Procédure	Responsabilité
1.	Demandes présentées au ministère des Affaires des anciens combattants	Requérant
2.	Jugement rendu par l'Autorité régionale des allocations aux anciens combattants	ARA
<u>Appels (si le requérant est insatisfait)</u>		
3.	Cas portés en appel auprès de la Commission des affaires aux anciens combattants	Appelant
4.	Décision finale au sujet de l'appel	CAAC

C. Perspective de planification

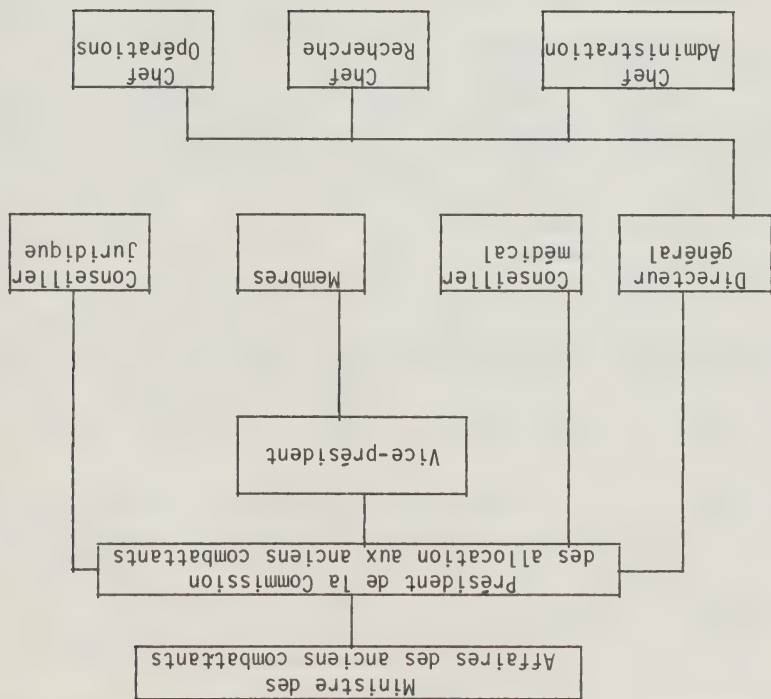
1. Contexte

La conjoncture économique nationale a tendance à influencer fortement sur la charge de travail de la Commission. En effet, lorsque le pays éprouve des difficultés économiques, les bénéficiaires sont portés à interjeter appel au sujet de toute décision qui, selon eux, restreint leur droit à des prestations. À l'heure actuelle, le nombre des appels augmente de façon continue. La nature complexe des appels, dont un grand nombre portent actuellement sur des questions d'évaluation du revenu, nécessite de la part de la Commission un travail supplémentaire avant qu'elle puisse en arriver à une décision.

Division de l'information et de la recherche : trois années-personnes pour répondre aux besoins d'information et de recherche de la Commission au sujet des interprétations et des communications concernant le développement opérationnel, la planification et l'élaboration de la politique.

Division de l'administration : six années-personnes pour fournir des services de gestion financière, de comptabilité, de personnel, de transcription et de dactylographie, et accomplir les autres tâches administratives générales de la Commission.

Tableau 2 : Organigramme



des décisions en vertu d'articles déterminées de la loi sur les AAC et de la loi sur les PACg, là où la Commission est la seule autorité compétente; fournir des interprétations de la loi sur les AAC, de la loi sur les PACg et des règlements qui s'y rattachent; conseiller le Ministre au sujet des règlements liés à la loi sur les AAC et à la loi sur les PACg. La Commission rend également des décisions qui constituent permettant de perfectionner constamment la jurisprudence relative aux lois et règlements.

5. Plan d'exécution du Programme

Organisation: Comme l'indique le tableau 2, la Commission se compose d'un président, d'un vice-président, de trois membres et de trois membres temporaires nommés par le gouverneur en conseil.

Le président de la Commission contrôle et dirige les tâches que doivent accomplir les autres membres de la Commission et les employés du Ministère que le Ministre peut affecter à la Commission. Le président doit rendre des comptes au Parlement, par l'entremise du ministre des Affaires des anciens combattants. Le sous-ministre des Affaires des anciens combattants et le secrétaire national de la Légion royale canadienne sont d'autres membres de la Commission, et ils ne sont pas rémunérés.

Des 35 années-personnes autorisées pour 1984-85, deux ont été réservées pour les postes de présidents et de vice-président et six pour les membres de la Commission. La Commission affectera les 27 autres années-personnes aux activités d'administration et de soutien ci-après, qui sont nécessaires à l'exécution de son mandat.

Groupe de soutien de la direction: cinq années-personnes pour fournir au président, au vice-président et aux membres de la Commission des services spécialisés en matière de politique et de gestion des ressources; exercer un contrôle opérationnel; donner des avis sur des questions législatives et sur les dispositions d'ordre médical que renferme la loi; concevoir et mettre en oeuvre des activités qui garantiront un maximum d'efficacité et la part du bureau du président; et fournir les services de sténographie et de secrétariat nécessaires. Un service de conseil juridique est assuré à la Commission par un conseiller juridique à temps plein affecté au ministère de la Justice. Le conseiller juridique fait fonction de membre du groupe de soutien de la direction.

Division des opérations: treize années-personnes pour procéder à des examens systématiques et préparer des résolutions des cas sur lesquels la Commission doit statuer, et promouvoir les décisions qui en résultent; fournir à la Commission des services d'inscription des cas à juger et d'établissement de calendriers d'audition; dresser le procès-verbal des séances de la Commission; diffuser les lignes directrices internes relatives à la politique; et tenir une bibliothèque qui regroupe les précédents et des informations connexes.

B. Données de base

1. Introduction

Ce Programme offre une voie d'appel et de révision aux requérants et aux bénéficiaires qui contestent le bien-fondé du refus de leur demande de prestations en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils. Les programmes au sujet desquels la Commission est appelée à rendre des décisions sont administrés par le ministère des Affaires des anciens combattants. Les jugements initiaux sont rendus par sept autorités régionales, qui sont des organismes de décision indépendants. La Commission conseille le Ministère au sujet du Règlement sur les allocations aux anciens combattants et du Règlement sur les allocations de guerre pour les civils.

2. Mandat statuaire

Les dispositions législatives qui régissent le fonctionnement de la Commission sont énoncées dans la Loi sur les allocations aux anciens combattants (LAAc), dans le Règlement sur les allocations aux anciens combattants, dans la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (LPAGC), et dans le Règlement sur les allocations de guerre pour les civils.

Les lois et les règlements susmentionnés définissent les conditions d'admissibilité aux prestations qu'ils prévoient. Pris collectivement, les précédents de la Commission constituent la jurisprudence en matière d'allocations. Ces décisions servent de guide aux autorités régionales et au ministère des Affaires des anciens combattants.

3. Objectif du Programme

Le Programme a pour objectif d'assurer aux anciens combattants et aux personnes à leur charge les avantages auxquels ils ont droit en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils.

4. Description du Programme

Les principales responsabilités de la Commission sont les suivantes : faire fonction de tribunal d'appel pour les requérants et les

bénéficiaires qui s'estiment lésés; revoir les décisions des autorités régionales pour s'assurer qu'elles sont conformes à l'objet des lois et que ces dernières sont appliquées uniformément partout au Canada; rendre

A. Etat financier récapitulatif

Le tableau I expose, par activité, les besoins financiers du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants pour l'année budgétaire et l'exercice financier en cours.

Tableau I : Etat financier récapitulatif (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévus 1983-1984	Diffé- rence	à la page	Détails
Appels, révisions, décisions et interprétations	1,666	1,523	143	3-15
Années-personnes autorisées	35			

L'augmentation de \$143,000 au chapitre des besoins de 1984-1985 par rapport aux prévisions de 1983-1984 est surtout attribuable aux facteurs suivants:

- aux augmentations attribuables à l'inflation qui ont touché les salaires, les avantages sociaux des employés et les autres coûts de fonctionnement
 - aux diminutions d'autres coûts de fonctionnement attribuables aux mesures de restriction administrative imposées par le Conseil du Trésor
- (11)
- (en milliers de dollars)
- 144

Extraits de la Partie II
du Budget des dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée de dépenser \$1,495,000 pour le Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants pour 1984-1985. Les autres dépenses, évaluées à \$171,000 pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés, seront effectuées en vertu de l'autorisation statutaire existante.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

1984-1985	\$	
1983-1984	\$	
Différence	\$	

Budgétaire

Crédit 10 - Commission des allocations aux anciens combattants - Dépenses du Programme.

1,495,000 1,377,000 118,000

Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés

171,000 156,000 15,000

1,666,000 1,533,000 133,000

Total du Programme

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

3-4

Section I

Aperçu du Programme

A.	Etat financier récapitulatif	3-5
B.	Données de base	

1.	Introduction	3-6
----	--------------	-----

2.	Mandat statutaire	3-6
----	-------------------	-----

3.	Objectif du Programme	3-6
----	-----------------------	-----

4.	Description du Programme	3-6
----	--------------------------	-----

5.	Plan d'exécution du Programme	3-7
----	-------------------------------	-----

6.	Procédure en matière d'allocations	3-9
----	------------------------------------	-----

C.	Perspective de planification	
----	------------------------------	--

1.	Contexte	3-9
----	----------	-----

2.	Efficacité du Programme	3-10
----	-------------------------	------

3.	Données sur le rendement et justification des ressources	3-13
----	--	------

Section II

Renseignements supplémentaires

A.	Analyse par article	
1.	Dépenses par article	3-15
2.	Dépenses en personnel	3-16
B.	Analyse des coûts	3-16

Programme de la Commission des
allocations aux anciens combattants
Plan de dépenses

1984-85

C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires des anciens combattants

1. Lois

- Loi sur les prestations aux anciens combattants alliés
- Loi sur l'aide aux enfants des morts de la guerre (Education)
- Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (Partie XI)
- Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants
- Loi sur les prestations de service de guerre pour les pompiers
- Loi de l'assurance des soldats de retour au pays
- Loi d'établissement de soldats
- Loi sur les prestations de service de guerre pour les surveillants
- Loi sur les avantages destinés aux anciens combattants
- Loi sur l'assurance des anciens combattants
- Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
- Loi sur la réadaptation des anciens combattants
- Loi sur les indemnités de service de guerre
- Loi sur les allocations aux anciens combattants
- Loi sur le corps féminin de la Marine royale et le South African Military Nursing Service (Prestations)

2. Règlements

- Règlements sur le Fonds de secours (AAC et AGC)
- Règlement sur la curatelle des biens des anciens combattants
- Règlement sur la société dite Last Post Fund
- Règlement sur la formation des pensionnés
- Règlement sur les ateliers d'anciens combattants
- Règlement sur l'inhumation des anciens combattants
- Règlement sur les successions des anciens combattants
- Règlement sur le traitement des anciens combattants

B. Analyse des coûts

Tableau 26: Coût net du Programme en 1984-1985 (en milliers de dollars)

Dépenses de	Ajouter	Coût	Sous-	Coût	Coût
fonctionnement	autres	total	traité	total	total
1984-1985	coûts	total	recettes	net	1983-1984

Affaires des
anciens
combattants

780,624 22,982 806,606 25,843 777,763 742,169

Les autres coûts de \$22,982,000 comprennent:

- locaux fournis gratuitement par le Ministère 9,273
- services fournis gratuitement par d'autres ministères 8,722
- locaux (Travaux publics)
- émission des chèques (Approvisionnements et Services)
- assurance chirurgicale-médicale des employés (Conseil du Trésor)
- indemnisation des employés (Travail)

Les recettes comprennent:

- rentées portées en recettes - intérêt sur les prêts consentis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants 12,300
- régimes provinciaux d'assurance - hospitalisation 6,632
- autres 6,911

2-40 (Affaires des anciens combattants)

Prévisions 1984-1985	Dépenses 1983-1984	Réelles 1982-1983	Services de santé	
			Contributions aux provinces respectives conformément aux accords relatifs à la cession des hôpitaux du Ministère des Combattants âgés, afin de les aider à payer les coûts des soins de longue durée non couverts par les programmes médicaux provinciaux	Contributions au Programme de relance de l'aide à l'emploi (RELAI)
30,500,000	25,727,000	15,768,000	30,500,000	5,346,000
6,000	4,500,000	1,412,000	5,346,000	436,000
35,852,000	30,679,000	17,230,000	Total des contributions	
505,522,000	467,961,000	415,817,000	Total des subventions et contributions	

(Renseignements supplémentaires) 2-39

Dépenses
Réelles
1982-1983-1984

2,500,000	2,500,000	2,242,000	Commission des sépultures de guerre du Commonwealth Nations Unies en Corée Allocations de traitement et prestations connexes
4,525,000	4,525,000	3,164,000	Paiements en vertu de la Loi sur les indemnités de service de guerre
2,000	2,000	-	Credits de réadaptation en vertu de l'article 8 Remboursement, en vertu de l'article 15, de redressements de compensation effectués en conformité avec la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants
200,000	200,000	73,000	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des soldats de retour aux pays
63,000	63,000	64,000	Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens com- battants
803,000	803,000	803,000	Services de santé
200,000	200,000	84,000	Subventions à diverses provinces relativement à la prestation de services de prothèses aux anciens combattants
200,000	200,000	84,000	Gestion des contrats immobiliers
2,600,000	2,600,000	-	Prévision d'une réserve pour des prestations conditionnelles, Loi sur les terres destinées aux anciens combattants.
469,670,000	437,282,000	398,587,000	Total des subventions

Contributions

Aide sociale et soutien de revenu
L'été Canada - Programme d'emploi pour
étudiants

16,000
50,000

4. Subventions et contributions

Le tableau 25 présente un résumé de toutes les dépenses du Programme relatives aux subventions et aux contributions.

Tableau 25: Subventions et contributions

	Prévisions 1984-1985	Dépenses prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
	\$	\$	\$

Subventions

Aide sociale et soutien de revenu

Allocations aux anciens combattants et allocations de guerre pour les civils

Armée de campagne du Nord Ouest

Guerre sud-africaine

Première Guerre mondiale

Seconde Guerre mondiale et

opération militaire de Corée

Service durant les deux guerres

mondiales

Allocation de guerre pour les

civils

Assistance accordée en conformité avec les dispositions du Règlement sur le

Fonds de secours

Fonds de bienfaisance de l'Armée

Légion royale canadienne

Association canadienne des anciens combattants au Royaume-Uni

Autres prestations -

Enfants des morts de la guerre

(Aide à l'éducation)

Formation universitaire et

professionnelle

Aide aux anciens combattants

Remboursement, en vertu du

paragraphe 3 de l'article 10 de

Loi sur la réadaptation des

anciens combattants (S.R. c.V-5)

Société dite Last Post Fund

Mesures spéciales d'aide au loge-

ment pour les anciens combattants

2,000	2,000	10,000
35,000	40,000	44,000
11,500,000	13,000,000	14,714,000
420,497,000	391,308,000	354,848,000
680,000	650,000	747,000
21,500,000	20,000,000	17,988,000
2,100,000	2,000,000	1,767,000
18,000	18,000	18,000
9,000	12,000	9,000
1,000	1,000	1,000
1,115,000	1,000,000	892,000
30,000	36,000	13,000
46,000	46,000	40,000
2,000	2,000	-
1,150,000	1,500,000	996,000
72,000	40,000	51,000

(Renseignements supplémentaires) 2-37

La colonne des années-personnes présente la répartition, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. Dans la colonne du traitement moyen figurent les coûts estimatifs du traitement de base y compris la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et reclassifications, divisé par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements dans la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent avoir un effet sur la comparaison des moyennes d'une année à l'autre.

3. Dépenses en capital

Tableau 23: Répartition du budget d'immobilisations (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	Prévu	Réels	
1984-1985	1983-1984	1982-1983	
Construction, entretien et rénovation	893	1,026	1,302
Matériel et véhicules	1,857	1,690	1,668
2,750	2,716	2,970	

Tableau 24: Ventilation des grands projets d'immobilisations (en milliers de dollars)

Travaux par activité	Coût total estimatif courant	Dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1984	Prévisions 1984-1985	Besoins des années futures
----------------------	------------------------------	--	----------------------	----------------------------

Administration du Ministère

Meubles et matériel - Projet de déménagement	1,164	799	365	-
Services de santé - Hôpital Sainte-Anne - Autre système de climatisation	500		500	-
Mobilier, matériel et véhicules - Toutes les régions	1,261		1,261	-

Gestion du personnel	63	59	77	13,330-60,830	39,110
Administration des programmes	73	94	102	13,250-55,226	32,964
Achat et approvisionnement	10	12	10	12,158-55,220	33,074
Programmes de bien-être social	391	395	332	14,160-55,220	29,135
Technique					
Soutien technique	18	18	48	13,372-48,444	27,952
Technologie et scientifique					
Soutien administratif					
Traitement mécanique des données	20	18	52	12,716-35,362	21,210
Commissariat	1,082	1,121	1,048	12,316-30,231	20,318
Secrétariat	222	246	223	12,034-30,425	18,900
Exploitation	2	2	3	21,147-39,416	30,532
Pompes et Manœuvres					
hommes de métier	101	99	128	14,067-38,735	23,341
Services divers	12	16	16	12,627-38,088	22,165
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes	27	27	36	18,242-35,598	23,466
Services hospitaliers	773	773	1,178	11,720-28,292	17,718
Titulaires de postes d'exception	10	7	7		26,040
Autre	6	25	41	12,033-65,770	27,929

2. Dépenses en personnel

Tableau 22: Années-personnes autorisées et provision pour le traitement

Années-personnes autorisées		échelle de le traitement		Provision pour	
1984-1985	1983-1984	1982-1983	actuelle	annuel moyen	1984-1985
21	17	15	47,960-93,040	65,734	
16	-	-	47,960-93,040	59,442	
Scientifique et professionnelle					
27	27	32	38,843-65,400	51,613	
Sciences domes-					
10	10	14	21,685-48,015	29,370	
25	27	24	40,054-85,140	71,189	
Sciences infir-					
272	272	397	17,773-47,278	29,934	
Ergothérapie et					
12	12	26	19,706-41,842	30,349	
5	5	10	16,790-52,980	33,479	
5	5	5	23,136-53,881	37,628	
24	24	38	19,595-48,754	28,515	
Service social					
Administration et					
service extérieur					
219	238	227	13,250-55,226	31,898	
Gestion des sys-					
38	50	39	17,872-58,508	34,895	
Gestion des					
72	77	91	13,193-55,220	39,176	
Service d'in-					
20	21	26	12,932-55,220	35,556	
Formation					
57	76	82	13,520-55,220	37,553	
Organisation et					
méthodes					

A. Analyse par article
1. Dépenses par article

Tableau 21: Dépenses par article (en milliers de dollars)

Budget des dépenses 1984-1985			Prévues 1983-1984	Réelles 1982-1983
Personnel				
Traitements et salaires				
Contributions aux régimes				
d'avantages sociaux des				
employés				
Autres frais touchant le				
personnel				
606				
2				
Biens et services				
Patements aux hôpitaux				
contractuels				
Transport et communications				
Services professionnels et				
spéciaux				
Services publics, fournitures				
et approvisionnements				
Toutes autres dépenses				
81,792				
13,590				
45,242				
15,212				
7,311				
15,524				
7,695				
14,951				
5,652				
243,150				
Total des dépenses de fonctionnement				
272,352				
277,982				
Capital				
2,750				
2,716				
2,970				
Subventions et contributions				
505,522				
467,961				
415,817				
Total des dépenses				
780,624				
748,659				
661,937				

(Renseignements supplémentaires) 2-33

L'Administration du Ministère comprend le fonctionnement des cabinets du Ministère et du sous-ministre adjoint (Opérations dans la Capitale nationale), du sous-ministre adjoint (Finances, personnel et administration), et les services de soutien administratif, à savoir: la gestion financière, l'administration du personnel, les services de planification, de vérification et d'évaluation, les relations publiques, les services administratifs, la consultation en matière de gestion interne, les cérémonies de commémoration et les services de traitement électronique des données. Les frais d'entretien du groupe d'étude sur le démenagement, ainsi que les coûts du jumelage des postes, des opérations de soutien administratif parallèles, de dotation, de formation et de démenagement, sont inclus dans les coûts de l'activité "Administration du Ministère".

Données sur le rendement et justification des ressources

Les coûts de l'activité "Administration du Ministère" s'élèvent à 32,2 millions de dollars en 1984-1985 (Budget des dépenses), à 42,4 millions de dollars en 1983-1984 (Prévus), à 34,2 millions de dollars en 1982-1983 et à 31,5 millions de dollars en 1981-1982.

Les ressources nécessaires en 1984-1985 représentent 13,8 % des A-P et 4,1 % des dollars prévus pour le fonctionnement des Affaires des anciens combattants.

Les années-personnes rattachées à l'Administration du Ministère fournissent des services dans quatre domaines distincts. Les trois premières catégories de services suivants pourraient être considérées comme uniques par rapport aux autres ministères. Elles utilisent les années-personnes comme suit:

Années -
personnes

1. Le groupe d'étude sur le démenagement et les ressources supplémentaires liées au démenagement à l'Île-du-Prince-Édouard.

90

2. Les A-P supplémentaires nécessaires pour le prolongement, du bureau central de Charlottetown à Ottawa (cabinets du Ministère et du sous-ministre).

3

3. Le service de paiement pour les Programmes des anciens combattants et des pensions.

52

4. Le service normal de l'administration au sein d'un portefeuille qui compte cinq sous-chefs.

433

Ces ressources permettent de fournir au Portefeuille un niveau minimum acceptable de services de soutien correspondant à ceux fournis dans les autres ministères. La qualité du service fourni est conforme aux directives et aux normes des organismes centraux et est, de façon générale, non discrétionnaire.

2-32 (Affaires des anciens combattants)

Description

Objectif

Assurer aux Affaires des anciens combattants des services de soutien en matière de finances, d'administration, de personnel et de gestion les plus efficaces et les plus rentables qui soient et contribuer de façon efficace à la gestion des Affaires des anciens combattants.

Voici quelques-uns des buts précis fixés dans le cadre de cet objectif :

- veiller à ce que les activités de planification à long terme, de planification intégrée et de planification opérationnelle du Ministère soient incorporées dans ses activités d'établissement et d'étude des objectifs;
- assurer des services d'exploitation et d'entretien efficaces et économiques des systèmes de TED à l'appui des 25 systèmes d'application de TED du Ministère et des organismes associés;
- procéder aux évaluations et aux vérifications approuvées par la direction du Ministère et des organismes.

Etat récapitulatif des ressources

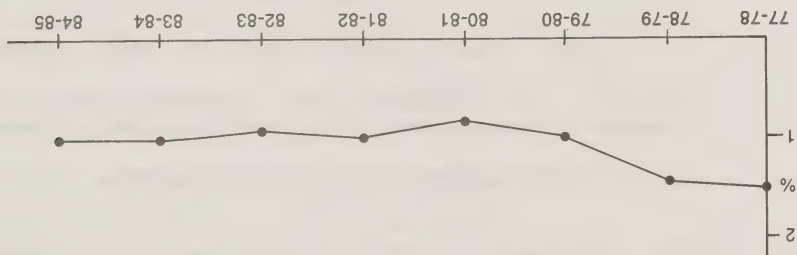
Les dépenses de l'activité "Administration du Ministère" représenteront 2.1 % des dépenses totales de l'ensemble des Affaires des anciens combattants pour 1984-1985.

Tableau 20: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence
\$	A-P	\$
A-P	A-P	A-P
32,219	578	42,383
		744 (10,164)
		(166)
Administration du Ministère		

Le mandat actuel veut que l'une des responsabilités principales de l'activité soit le prompt recouvrement de tous les montants dus à la Couronne. Le tableau 18 indique le rapport, en pourcentage entre les arriérés et le total des montants dus à la fin de chaque exercice financier, et ce de 1977-1978 à 1984-1985.

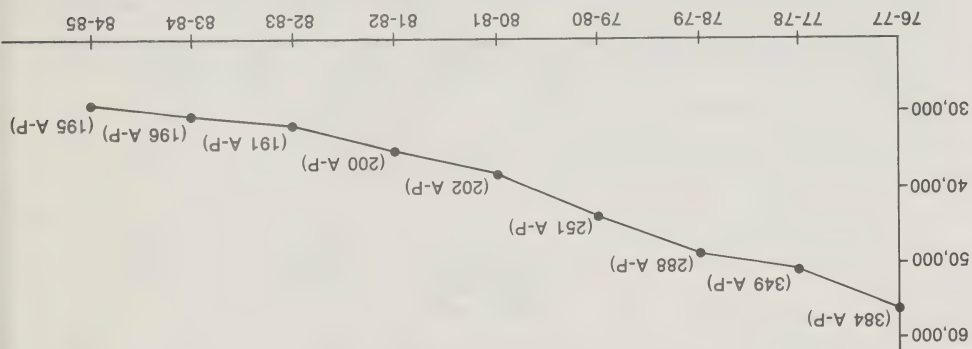
Tableau 18: Rapport, en pourcentage, entre les arriérés et le total des montants dus



* En dépit des conditions économiques défavorables on a pu maintenir le pourcentage des arriérés en 1982-1983 à 0.9%.

Le tableau 19 indique le nombre de comptes actifs au début de chaque exercice financier ainsi que le nombre d'années-personnes nécessaires au fonctionnement du Programme.

Tableau 19: Comptes actifs en début d'exercice et années-personnes nécessaires



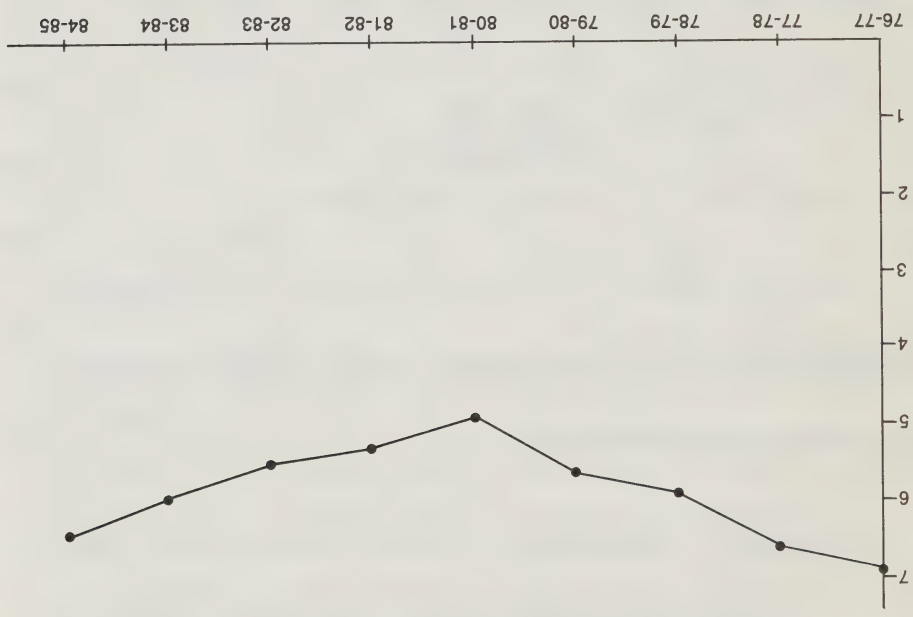
En 1983, une enquête sur la satisfaction du client a été menée de concert avec Statistique Canada. Des 6,400 répondants, 94 % ont déclaré qu'ils étaient satisfaits du service obtenu. Ce service de qualité continuera d'être dispensé en 1984-1985 et dans les années qui suivront.

L'activité de gestion des contrats immobiliers dispense des services aux anciens combattants, à leurs héritiers et à leurs représentants, par l'entremise de quatre bureaux régionaux, de huit bureaux de district, de un bureau de service et de 37 bureaux locaux, afin de veiller à ce que les objectifs de l'activité soient atteints. Depuis la cessation complète d'octroi de prêts en 1977, l'activité ne remplit essentiellement qu'une fonction de gestion, de contrôle, de consultation et de recouvrement. Au 1^{er} avril 1984, il y aura environ 28,500 comptes actifs et 231.8 millions de dollars à recouvrer.

Données sur le rendement et justification des ressources

Comme le montre le tableau 17, un des indices clés du rendement est le nombre d'années-personnes par 1,000 comptes actifs.

Tableau 17: Années-personnes par 1,000 comptes actifs



L'augmentation en 1981-1982 est attribuable au transfert de la fonction de comptabilité du Fonds de l'OEAA et des neuf années-personnes nécessaires à cette fonction, des Services aux anciens combattants à l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants dans la région de l'Ontario. L'augmentation au cours des années ultérieures est attribuable au besoin de maintenir un niveau satisfaisant de service aux clients, d'où une légère baisse du rendement.

C. Gestion des contrats immobiliers

Objectif

Fournir de l'aide et des services aux anciens combattants établis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants, afin qu'ils puissent obtenir le titre du bien-fonds sur lequel ils sont établis.

Voici quelques-uns des buts précis fixés dans le cadre de cet objectif:

- o maintenir le niveau des paiements en retard à 1.5% ou moins du montant total des dettes envers la Couronne;
- o continuer de donner aux anciens combattants le service de qualité supérieure qu'ils ont signalé dans l'enquête de 1983 sur la satisfaction du client;
- o analyser la demande de services dans tous les bureaux locaux, et continuer de fermer les bureaux dont l'existence n'est plus justifiée.

Etat récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Gestion des contrats immobiliers" représenteront 1.2 % des dépenses totales du Programme pour 1984-1985.

Tableau 16: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes

Budget des dépenses 1984-1985	A-P	\$	A-P	\$	A-P
Prévues 1983-1984					
Différence					

Gestion des contrats immobiliers

9,386 193 6,987 193 2,399* -

* Versement additionnel de 2.6 millions dans la réserve des allocations conditionnelles qui sont consenties aux anciens combattants en vertu des dispositions de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants.

Tableau 15: Contributions aux provinces à la suite de la cession d'hôpitaux (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		
1984-1985	Prévues	Réelles
1983-1984	1982-1983	
<hr/>		
Nouvelle-Ecosse	2,000	163
Québec	5,000	2,908
Ontario	17,227	3,853
Manitoba	500	-
Alberta	1,000	-
Colombie-Britannique	-	8,844
2,500	-	
30,500	25,727	15,768

Services des foyers: Les \$5.8 millions et les 171 A-P nécessaires pour couvrir les coûts de fonctionnement des deux foyers pour anciens combattants du Ministère représentent 2.4% des dollars et 7.6% des A-P prévus pour l'activité.

Administration: Les \$9.7 millions et les 297 A-P nécessaires pour fournir aux clients des paiements et d'autres fonctions de soutien représentent 13.3% des A-P et 4% des dollars prévus pour l'activité.

Tableau 14: Autres services de santé achetés (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985	Prévus	1982-1983 Réels
Services dans des Hôpitaux	81,792	77,897	54,609
autres que ceux du Ministère	767	659	562
Services d'optométrie	22,380	19,240	16,408
Médicaments	1,403	1,206	1,029
Services médicaux (11bre	5,842	5,022	4,283
choix du dentiste)	948	815	695
Autres services professionnels	814	700	597
Services infirmiers	743	639	545
Services d'ambulance	8,506	7,314	6,236
Services de prothèses	117	100	85
Services de consultation	123,312	113,592	85,049
externe			

Fonctionnement: On prévoit que le nombre d'entrevues de consultation en 1984-1985 sera de 35,500, celles-ci ayant été de 36,000 en 1983-1984 et de 34,500 en 1982-1983. On entend maintenir les délais de traitement moyens des demandes de remboursement des frais de voyage des anciens combattants à 25 jours. Les \$22.8 millions et les 584 A-P nécessaires pour cette fonction représentent 9.5% des dollars et 26% des A-P pour cette activité.

Subventions et contributions: En 1963, le gouvernement a annoncé l'adoption d'une politique de cession des hôpitaux pour anciens combattants à d'autres autorités en vue d'entretenir la motivation professionnelle et de garantir la prestation de soins de qualité. En vertu de l'accord, des subventions et des contributions ont été accordées aux provinces respectives. La plus grosse part de celles qui doivent être versées en 1984-1985 se rattache aux accords de cession des hôpitaux, et des contributions de \$30,500,000 seront versées aux provinces des hôpitaux du Ministère (tableau 15). Les conditions varient suivant chacune des ententes négociées par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial. Les \$5.6 millions restants sont surtout utilisés pour aider les anciens combattants âgés à payer les coûts des soins de santé prolongés non couverts par le Programme provincial de santé.

Tableau 13: Nombre d'employés pour chaque lit installé*

	Budget des dépenses	Prévus	Réels
	1984-1985	1983-1984	1982-1983
Hôpital Sainte-Anne	1.1	1.1	1.1

* Le nombre d'employés pour chaque lit installé est le résultat obtenu après avoir divisé l'effectif total autorisé par le nombre total de lits installés et pouvant être occupés.

Autres services de santé achetés: Le Règlement sur le traitement des anciens combattants autorise la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, la fourniture d'appareils de prothèse et la prestation de soins de longue durée en établissement aux anciens combattants admissibles et à d'autres ayant droit. Ont droit à ces services les anciens combattants qui ont besoin de soins à l'égard d'une affectation ouvrant droit à pension, et les anciens combattants qui touchent une allocation d'ancien combattant (pour des services de santé non prévus dans un régime provincial d'assurance-maladie). En 1982-1983, les anciens combattants ont utilisé, au total, 961,909 journées d'hospitalisation dans des établissements contractuels et 426,781 en vertu du programme de libre choix de l'hôpital, et le Ministère a payé les frais de soins à l'égard des affectations ouvrant droit à pension. Les montants versés sont indiqués au tableau 14.

79 lits et accueillait 71 malades. Tous les anciens combattants qui sont allés outre-mer sont admissibles à ces services s'ils respectent les critères établis au chapitre de l'état de santé. Une équipe multi-disciplinaire est chargée de déterminer l'admissibilité et de dresser une liste de priorités.

Administration: Offre des services de gestion financière, de gestion des documents, de dactylographie et de soutien administratif, ainsi que des services de paiements aux clients.

Données sur le rendement et justification des ressources

Hôpital: En 1984-1985, le Programme dirigera et administrera un hôpital. Le tableau 12 indique les coûts de fonctionnement et le nombre d'années-personnes. Au 31 mars 1983 l'hôpital Sainte-Anne comptait 1,084 lits et logeait 967 malades. Le tableau 13 donne le nombre d'employés pour chaque lit. Ont droit à ces lits tous les anciens combattants qui touchent une pension d'invalidité ou une allocation d'ancien combattant et les anciens combattants qui ont besoin de soins en hébergement. Les anciens combattants patient une partie des frais et la province de Québec rembourse le Ministère des frais de certains services.

Tableau 12: Coûts de fonctionnement de l'hôpital du Programme (en milliers de dollars)

Budget des dépenses	1984-1985				1983-1984				1982-1983			
	A-P				A-P				A-P			
	\$				\$				\$			
Hôpital Sainte-Anne	43,873				38,060				33,113			
Administration à l'administration centrale	254				213				157			
	4				4				4			
	44,127				38,273				33,270			
	1,182				1,192				1,116			

L'activité des services de santé s'occupe de verser des prestations en matière de soins aux anciens combattants admis du Canada et des pays alliés, ainsi qu'à d'autres catégories de civils, dans les établissements du Ministère et ailleurs. La tâche comprend également l'interprétation, la préparation et l'application des lois et des règlements pertinents, à l'administration centrale et dans les bureaux décentralisés. L'activité comporte six sous-activités :

Hôpitaux : Englobe tous les aspects du fonctionnement et de l'administration d'hôpital du Ministère et la prestation, dans cet établissement, de soins aux clients qui y ont droit.

Autres services de santé achetés : Englobe les paiements de services de santé offerts ailleurs que dans les hôpitaux et les établissements du Ministère. Les dépenses liées à cette sous-activité sont destinées principalement au paiement des médicaments, des services de médecins et de dentistes choisis par les malades eux-mêmes, des services infirmiers, des soins dispensés dans des hôpitaux autres que ceux du Ministère, et des services de santé communautaires.

Fonctionnement : Offre des services de consultation, veille à la prestation des soins dentaires, des services d'aumônerie et à la fourniture de prothèses, s'occupe des services de transport que le Ministère offre aux clients et détermine l'admissibilité aux prestations demandées.

Subventions et contributions : Comprend les montants versés en subventions et en contributions aux clients et aux provinces, conformément aux accords conclus relativement aux services de santé ou à la cession d'hôpitaux. Cela comprend les paiements versés en vertu du programme pour anciens combattants âgés. Dans le cadre de ce programme, les opérations actuelles sont élargies afin d'apporter aux anciens combattants admissibles des soins médicaux à domicile, de les aider à exécuter les tâches ménagères et de modifier leur foyer. Cette politique prévoit également que les anciens combattants admissibles peuvent être soignés dans des centres d'accueil. Les anciens combattants admissibles peuvent donc ainsi rester dans leur foyer plutôt que d'être admis dans des établissements de santé. Pour le moment, ces avantages sont offerts aux anciens combattants qui touchent une pension d'invalidité de guerre et qui doivent se faire soigner en raison de ces invalidités.

Services des foyers : Se charge de toutes les dépenses de fonctionnement des deux foyers pour anciens combattants qui relèvent du Ministère et qui sont régis par le Programme. Au 31 mars 1983, le foyer Rideau pour anciens combattants, en Ontario, comptait 142 lits et logeait 121 malades, tandis que le foyer pour anciens combattants de Saskatoon avait

B. Services de santé

Objectif

Assurer la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires adéquats de prothèses et de soins en hébergement aux anciens combattants qui y ont droit et à d'autres personnes admises.

Voici quelques-uns des buts précis qui font partie de cet objectif:

- fournir les services dans les délais fixés;
- assurer l'efficacité du Programme pour anciens combattants âgés au points de vue du service et des contributions.

État récapitulatif des ressources

Les dépenses de l'activité "Services de santé" représenteront 31 % des dépenses totales du Programme pour 1984-1985.

Tableau 11: Dépenses de l'activité (en milliers de dollars) et années-personnes.

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Différence
\$	A-P	\$

Hôpitaux	44,127	1,182	42,845	1,192	1,282	(10)
Autres services de	123,312	-	113,592	-	9,720	-
santé achetés	22,862	584	21,977	457	885	127
Fonctionnement	36,052	-	30,863	-	5,189	-
Subventions et	5,754	171	5,574	172	180	(1)
Services des foyers	9,761	297	7,319	233	2,442	64
Administration	241,868	2,234	222,170	2,054	19,698	180*

* Résulte surtout d'un rajustement interne entre cette activité et l'activité de l'aide sociale et du soutien du revenu. (Voir page 2-17).

Quant à la qualité du service, le tableau 10 résume les délais d'exécution que l'activité tentera de respecter en 1984-1985.

Tableau 10: Délais de traitement souhaités (moyenne de jours écoulés)

Budget des dépenses 1984-1985	Prévues 1983-1984	Demandes d'AAC/AGC	
		Fonds de secours en vue de l'octroi d'une seule allocation	Allocations de funéraires et d'inhumation
		18	25
		40	25

Administration: Les \$11 millions et les 280 A-P nécessaires pour fournir aux clients des paiements et d'autres fonctions de soutien représentent 2% des dollars et 45% des A-P prévus pour l'activité.

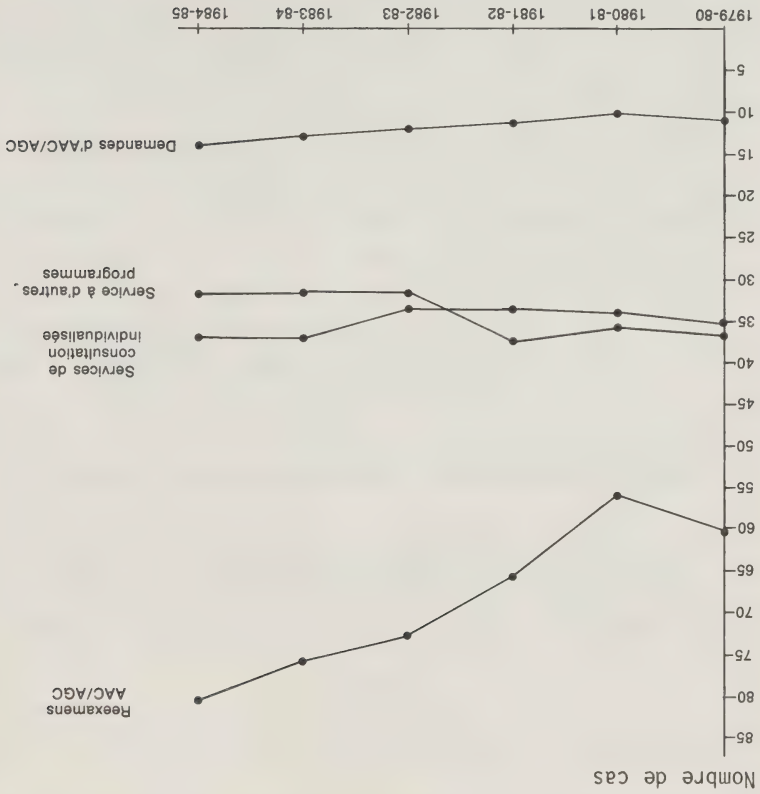


Tableau 9: Volumes de la charge de travail (milliers de cas)

Fonctionnement: Les principales fonctions opérationnelles en cause sont le traitement des demandes d'AAC/AGC, les réexamens de l'AAC/AGC (par suite de changements dans la situation familiale ou financière), la prestation de services de consultation pour le compte d'autres programmes tels que le Programme des pensions, et l'orientation dans le cadre des services sociaux personnels. Le tableau 9 indique les volumes de ces fonctions à partir de 1979-1980. Étant donné le vieillissement des clients et la complexité des modifications législatives, les conseillers doivent répondre à une demande de plus en plus forte de services d'interprétation et d'orientation.

Les montants de l'AAC/AGC accordés aux anciens combattants et aux veuves sont rajustés de façon trimestrielle, afin de tenir compte des augmentations de l'indice des prix à la consommation. Les prestations versées aux orphelins sont rajustées une fois par année.

Tableau 7: Besoins prévus en matière d'AAC/AGC (en milliers de dollars)

1984-1985		1983-1984	
Nombre de bénéficiaires		Nombre de bénéficiaires	
Anciens combattants	49,942	51,138	296,863
	34,205		
	108,330		
	2,044		
Veuves	558	33,791	99,875
Orphelins	1,291	570	2,125
Article 4.1		1,303	10,412
85,996		86,802	
454,214		425,000	

Enfants à charge pour lesquels une allocation additionnelle est versée

1 Attribution d'un montant au conjoint survivant durant la première année de changement ou il devient de bénéficiaire marié.

2 Le nombre des enfants à charge n'est pas compris dans le nombre total de bénéficiaires.

3 L'allocation additionnelle pour les enfants à charge est comprise dans les dépenses totales mais non dans la ventilation individuelle par catégorie.

Tableau 8: Taux d'AAC/AGC en vigueur de 1979 à 1983

1979	1980	1981	1982	1983
Allocataires mariés ⁴	487.57	541.26	706.37	802.38
Allocataires seuls	285.69	317.05	418.86	478.67
Orphelins ⁵	200.65	219.48	252.78	283.62
Chaque enfant additionnel	72.83	79.83	88.98	99.57
				111.35

4 Moins l'allocation familiale versée pour chaque enfant.

5 Les aveugles seuls ou mariés reçoivent un montant légèrement plus élevé.

(Aide sociale et soutien du revenu) 2-19

Description

Dans le cadre de l'aide sociale et du soutien du revenu, les anciens combattants admissibles, les personnes à leur charge et leurs survivants reçoivent des prestations de soutien social et financier. L'activité comporte trois sous-activités :

Prestations et allocations : Fournit les sommes nécessaires pour les allocations, les subventions et d'autres formes de soutien financier à verser aux clients ou à des organismes qui les représentent. Les allocations aux anciens combattants et les allocations de guerre pour les civils, qui constituent le principal élément de ce soutien financier, offrent aux anciens combattants admis, aux personnes à leur charge et à leurs survivants un niveau de revenu garanti. D'autres sommes sont consacrées à d'autres fins telles que la société dite Last Post Fund (organisme non gouvernemental qui veille à ce qu'aucun ancien combattant ne soit inhumé dans une fosse commune), l'aide à l'éducation des enfants des morts de la guerre, et les indemnités de sépulture.

Fonctionnement : Dispense des services de consultation, détermine l'admissibilité aux allocations, calcule les montants auxquels les requérants ont droit, et rajuste et met à jour les comptes d'aide sociale et de soutien du revenu.

Administration : Remplit les fonctions de direction au sein de la Direction générale des services aux anciens combattants, et s'occupe des services financiers, de personnel, de gestion des documents, d'écritures et de soutien administratif, y compris les services de paiements aux clients.

Données sur le rendement et justification des ressources

Les besoins en personnel aux fins de l'activité sont déterminés en effectuant des prévisions des volumes de travail fondées sur des données historiques et sociologiques. On établit un rapport entre ces volumes et une norme temporelle préalable par unité de travail, afin de déterminer le nombre d'emplois nécessaires, il faut ensuite diviser le nombre d'heures par année-personne par le nombre d'heures-personnes requises.

Prestations et allocations :

Les versements d'allocations aux anciens combattants et d'allocations de guerre pour les civils prévus pour 1983-1984 et 1984-1985 paraissent au tableau 7, et constituent la principale partie des paiements. Pour être admissible, un ancien combattant doit avoir l'âge requis (60 ans pour un homme, et 55 pour un femme) ou être, de façon permanente, incapable de travailler en raison d'un handicap mental ou physique. Les autorités procèdent à un examen du revenu modifié, afin de déterminer l'admissibilité financière initiale et permanente de tous les anciens combattants, veuves et orphelins. Le tableau 8 indique quels ont été les taux mensuels moyens de l'AAC/AGC de 1979 à 1983.

(Aide sociale et soutien du revenu) 2-17

2. Initiatives

Programme pour anciens combattants âgés (PACA): Conscient des besoins changeants de la clientèle âgée, le Ministère a instauré le PACA le 1er avril 1981. En 1984-85, le PACA coûtera environ \$5,346,000 et servira quelque 3,000 anciens combattants.

Revue du Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC): En raison des

modifications apportées à la Loi sur les allocations aux anciens combattants au fur et à mesure que le contexte socio-économique évolue, on a dû prendre des dispositions décisionnelles qui sont à la fois complexes et exigeantes en main-d'oeuvre. On procède actuellement à une étude approfondie des mesures législatives et du processus administratif en matière d'AAC/AGC, afin de simplifier le système. En 1984-1985, on proposera des changements législatifs qui s'ajouteront aux modifications non législatives apportées en 1983-1984. Toutefois, la mise en application de ces modifications législatives prendra plusieurs années.

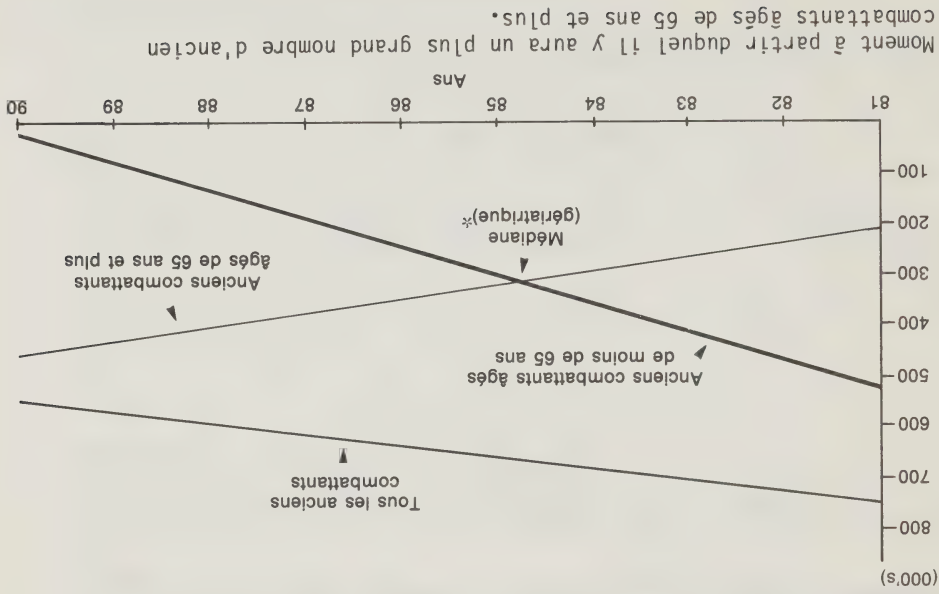
3. Efficacité du Programme

Pour mesurer l'efficacité du Programme des Affaires des anciens combattants, il faut se concentrer sur les deux activités principales, c'est-à-dire l'aide sociale et le soutien du revenu et les services de santé. Des méthodes de mesure de l'efficacité sont en train d'être mises au point. Les indices limités actuellement employés sont cependant donnés dans la Section II (voir Qualité du service, page 2-21 et Fonctionnement, page 2-26)

De façon continue, la Direction générale de la vérification et de l'évaluation réalise des évaluations des divers Programmes. Les recommandations résultant de ces évaluations servent à améliorer les Programmes en cause.

- au fur et à mesure que les anciens combattants vieillissent, ils ont de plus en plus besoin de services supplémentaires adaptés à leur âge, surtout dans les domaines des soins et des services sociaux. Puisqu'un nombre de plus en plus grand de clients atteindront l'âge de 65 ans, et seront donc admissibles à des prestations telles que les versements accordés par le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec, la sécurité en dollars réels aux fins de l'allocation d'ancien combattant diminueront. Le tableau 5 illustre la courbe de vieillissement des anciens combattants;
- le taux de mortalité des anciens combattants de sexe masculin, comparativement à celui de leurs conjoints, aura des répercussions importantes sur la composition de la clientèle pendant plusieurs années. Les autorités sont très conscientes du fait que les femmes représenteront une partie de plus en plus grande de l'ensemble de la clientèle âgée, et le Programme est orienté en ce sens;
- l'ampleur et la disponibilité des programmes provinciaux de soins et de services sociaux varient. L'inégalité de la demande de services pour anciens combattants d'une province à l'autre est un indice de cette situation.

Tableau 5: Anciens combattants au Canada



* Moment à partir duquel il y aura un plus grand nombre d'ancien combattants âgés de 65 ans et plus.

5. Procédure applicable aux allocations

L'article 30 de la Loi sur les allocations aux anciens combattants stipule que le Ministre est chargé de l'application de la Loi, sauf en ce qui concerne le pouvoir, l'autorité et la juridiction aux fins de l'étude et du jugement de demandes d'allocations sous le régime de la Loi. Les premières demandes sont jugées par une équipe de représentants du Ministère appelée Autorité régionale des affaires aux anciens combattants (ARA). Il y a sept autorités régionales au pays. (Les ARA font partie de la Direction générale des services aux anciens combattants, et elles sont comprises dans les opérations sous la rubrique "Aide sociale et soutien du revenu". L'ARA a des pouvoirs absolus de jugement et de révision des demandes présentées en vertu des dispositions législatives qui régissent les allocations. Un requérant peut interjeter appel auprès de la Commission des allocations aux anciens combattants d'un jugement rendu par l'ARA ou les décisions de celle-ci seront revues directement par la Commission des allocations aux anciens combattants.

Tableau 4 : Procédure applicable aux allocations et responsables

Étape		Procédure	Responsabilité
<u>Demande</u>			
1.	Demande présentée au ministère des Affaires des anciens combattants		Requérant
2.	Jugement rendu par l'Autorité régionale des affaires aux anciens combattants		ARA
<u>Appel (si le requérant est insatisfait)</u>			
3.	Cas portés en appel devant la Commission des allocations aux anciens combattants		Appelant
4.	Décision finale au sujet de l'appel		CAAC

D. Perspective de planification

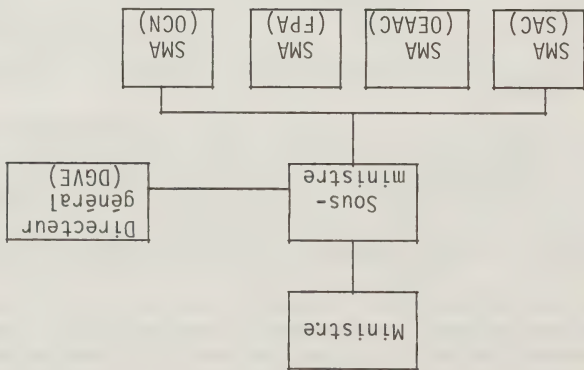
1. Contexte

Trois facteurs influencent considérablement le Programme des Affaires des anciens combattants:

2-14 (Affaires des anciens combattants)

Le tableau 3 établit un rapport entre l'organisation du Programme et ses activités, et les ressources nécessaires en 1984-1985.

Tableau 3: Ressources par organisation et activité pour 1984-1985 (en milliers de dollars)



Activité		Totaux des activités		A-P	
Aide sociale et soutien du revenu	\$497,151	\$497,151	628		
Services de santé	\$241,868	\$241,868	2,234		
Gestion des contrats					
immobiliers	\$ 9,386	\$ 9,386	193		
Administration du Ministère	\$32,219	\$ 32,219	578	1 2 3	
Total	\$739,019	\$32,219	\$780,624	3,633	
1 Comprend la DGE					
2 Comprend le Ministère et le sous-ministre					
3 Inclues NCO					

1 Comprend la DGE
2 Comprend le Ministère et le sous-ministre
3 Inclues NCO

Voici les Directions générales du Programme:

Services aux anciens combattants (SAC):

Cette direction générale assure aux anciens combattants admissibles et aux personnes à leur charge des soins médicaux, des services de bien-être social et un soutien du revenu. Pour ce faire, les SAC prennent les mesures nécessaires pour que les anciens combattants aient accès aux soins offerts dans les hôpitaux de leur choix et qu'ils se prévalent des services communautaires, du soutien financier offert en permanence et en cas d'urgence et des services d'orientation sociale et de renvoi.

Office de l'établissement agricole des anciens combattants (OEAC):

L'Office s'occupe des services liés à l'administration des combattants et les anciens combattants et aide les anciens combattants à gérer les biens-fonds qui font l'objet de telles ententes jusqu'à ce que les anciens combattants, leurs héritiers, leurs légataires ou leurs représentants puissent acquérir le titre de propriété.

Finances, personnel et administration (FPA):

Cette direction générale dispense des services de soutien en matière de finances, de personnel et d'administration auprès du Ministère et d'organismes associés.

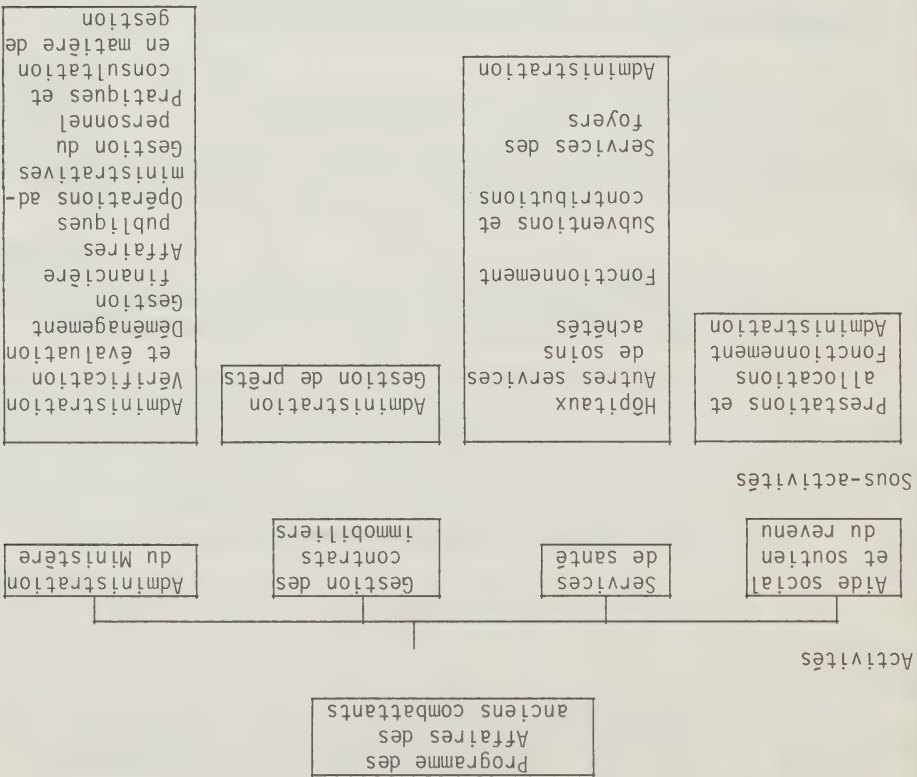
Opérations dans la Capitale nationale (OCN):

Cette direction générale aide le sous-ministre à assumer efficacement ses responsabilités qui l'obligent à communiquer directement avec des gens à Ottawa. Cette activité englobe également les tâches de soutien de la direction en matière d'affaires publiques, de perpétuation du souvenir et de planification intégrée.

Direction générale de la vérification et de l'évaluation (DGE):

Cette direction générale offre de façon cyclique, tous les quatre ans, un programme complet d'évaluations indépendantes et de vérification internes globales de toutes les opérations des Affaires des anciens combattants.

Tableau 2: Structure des activités



Organisation : Le Programme des Affaires des anciens combattants regroupe l'administration centrale, cinq bureaux régionaux, et 32 bureaux de district dont l'un fonctionne comme un bureau sous-régional; un hôpital général des services aux anciens combattants; et quatre bureaux régionaux, neuf bureaux de district, deux bureaux de service et 37 bureaux locaux gérés par l'Office de l'établissement agricole des anciens combattants.

Le sous-ministre dirige le Programme des Affaires des anciens combattants, et il est aidé de quatre sous-ministres adjoints (Services aux anciens combattants; Finances; Personnel et administration; Opérations dans la Capitale nationale; et Office de l'établissement agricole des anciens combattants) et du directeur général de la Vérification et de l'évaluation.

2. Mandat statutaire

La Loi sur le ministère des Affaires des anciens combattants, 14 autres lois du Parlement et huit séries de règlements (énumérés à la Section III), constituent le mandat du Programme.

La Loi sur les allocations aux anciens combattants et la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils déterminent l'admissibilité aux allocations en ce qui concerne les anciens combattants, les personnes à leur charge et d'autres personnes qui satisfont aux exigences bien précises. Le Règlement sur le traitement des anciens combattants régit les soins médicaux, chirurgicaux et dentaires, la fourniture d'appareils de prothèse ainsi que les soins en hébergement.

3. Objectif du Programme

L'objectif du Programme des Affaires des anciens combattants est de fournir l'aide nécessaire au bien-être physique, mental, social et financier des anciens combattants, des personnes à leur charge et d'autres ayants droits.

4. Plan d'exécution du Programme

Structure des activités: Comme l'indique le tableau 2, le Programme des Affaires des anciens combattants est réparti en quatre activités dont deux, à savoir, l'aide sociale et soutien du revenu et les services de santé, jouent un rôle prépondérant dans la réalisation des objectifs du Programme.

Le Programme des Affaires des anciens combattants fait partie du secteur gouvernemental des dépenses en matière d'affaires sociales qui étudie les dépenses médicales, sociales et économiques. Le Programme des Affaires des anciens combattants offre aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et à leurs survivants une gamme de services, dont le versement d'allocations et de prestations, des services de conseil et l'autorisation de versements en vue de la prestation de soins médicaux, chirurgicaux et dentaires. Le Programme fournit également des soins en hébergement et des appareils de prothèses; et veille à ce que l'ancien combattant obtienne le titre de la propriété sur laquelle il s'est établi.

1. Introduction

C. Données de base

- augmentation des contributions aux provinces conformément aux accords de cession des hôpitaux du Ministère; 4,310
- diminution du montant nécessaire pour payer l'augmentation du tarif journalier des soins de longue durée à l'hôpital Deer Lodge (2,297)
- coûts spéciaux du Système de distribution des prestations nécessaires en 1983-1984, mais non en 1984-1985. Il y a eu aussi une réduction de 44 A-P. (1,450)
- réduction du besoin de ressources pour le déménagement. Il s'agit d'une réduction de 75 A-P. (4,311)
- augmentation de la réserve pour les prestations conditionnelles versées aux anciens combattants aux termes de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants. 2,600
- coûts des services administratifs et d'information spéciaux nécessaires en 1983-1984, mais non en 1984-1985. (1,925)
- ressources nécessaires pour le Groupe d'étude des systèmes axés sur les clients en 1983-1984, mais non en 1984-1985. Il y a en aussi une réduction de 26 A-P. (2,013)
- diminution occasionnée par une réduction de 31 années-personnes imposée par le Conseil du Trésor (889)

B. Etat financier récapitulatif par activité

Le tableau 1 ci-après indique les besoins financiers par activité du Programme des Affaires des anciens combattants pour l'année budgétaire et pour l'exercice financier en cours.

Tableau 1 : Etat financier récapitulatif par activité (en milliers de dollars)

Budget des dépenses		Prévu	1983-1984	Différence	Détails à la page
1984-1985					
Aide sociale et soutien du revenu	Services de santé	497,151	477,119	20,032	2-17
	Gestion des contrats	241,868	222,170	19,698	2-22
	immobiliers	9,386	6,987	2,399	2-28
	Administration du Ministère	32,219	42,383	(10,164)	2-31
		780,624	748,659	31,965	
Années-personnes autorisées		3,633	3,816	(183)	

Les besoins pour 1984-85 présentent une augmentation de \$31,965,000 par rapport aux prévisions de 1983-1984 surtout en raison des principaux éléments suivants :

- augmentation des allocations aux anciens combattants ou des allocations de guerre pour les civils en raison des hausses de l'indice des prix à la consommation; 29,497
- augmentation attribuables à l'inflation au chapitre des traitements, des avantages sociaux des employés et des autres coûts de fonctionnement; 8,245
- augmentation des autres coûts de fonctionnement en raison de l'augmentation du nombre de journées d'hospitalisation achetées; 2,120

A. Points saillants

Au cours de 1984-1985, le Programme des Affaires des anciens combattants compte atteindre les résultats suivants:

- La somme de \$454,214,000 en prestations de soutien du revenu sera versée directement à 85,996 clients en vertu de la loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils (voir page 2-19).
- La somme de \$241,868,000 sera versée à des clients, ou en leur nom, pour des soins médicaux et les frais d'administration nécessaires (voir page 2-22).
- Le Programme pour anciens combattants âgés coûtera environ \$5,346,000 et il profitera à 3,000 clients (voir pages 2-16 et 2-23). On continuera de mettre l'accent sur ce Programme.

- Des modifications législatives seront proposées, suivant les résultats de la revue du Programme des allocations aux anciens combattants et des allocations de guerre pour les civils (voir page 2-16).

- On prévoit que 2,300 anciens combattants rembourseront les prêts qui leur ont été consentis en vertu de la loi sur les terres destinées aux anciens combattants, ce qui représente un recouvrement d'environ \$26,400,000 en principal et \$12,300,000 en intérêts. Par conséquent, le nombre de comptes continuera de diminuer constamment jusqu'à environ 27,600 au 31 mars 1985 (voir page 2-28).

PRÉVISIONS			Diffé-		
	1983-1984	1984-1985	\$	\$	
					Statutaire - Rajustement des engagements actuariels de l'assurance des anciens combattants (Loi sur l'assurance des anciens combattants - S.R., c. V-3)
	746,000	803,000	57,000		Statutaire - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés
	13,047,000	12,490,000	(557,000)		
	749,604,101	780,623,500	31,019,399		Total du Programme

PRÉVISIONS		
	1984-1985	1983-1984
Diffé-	\$	\$
rence		

Budgétaire

Credit 5 - Affaires des anciens combattants - Subventions inscrites au Budget et contribu-
tions, le montant inscrit à cha-
cun des postes pouvant être
modifié sous réserve de l'appro-
bation du Conseil du Trésor. . .
 (Tel que déjà prévu dans la Loi
 n° 2 de 1983-84 portant
 affectation de crédits)

Statutaire - Ministre des
Affaires des anciens combattants
 Traitement et allocation pour
 automobile.

40,500

39,100

1,400

Statutaire - Fonds pour la

réserve pour prestations
 conditionnelles, Loi sur les
 terres destinées aux anciens
 combattants.

2,600,000

2,600,000

Statutaire - Crédits de
 réadaptation et remboursement,
 en vertu de l'article 15 de la
 Loi sur les indemnités de
 service de guerre, de
 redressements de compensation
 effectués en conformité avec la
 Loi sur les terres destinées aux
 anciens combattants.

202,000

202,000

Statutaire - Rajustement des

engagements actuariels de
 l'assurance des soldats de
 retour au pays (Loi de
 l'assurance des soldats de
 retour au pays - S.R., c.54 . .

63,000

63,000

Extraits de la Partie II
du Budget de dépenses

Autorisation d'affectation de crédits

L'autorisation est demandée de dépenser \$764,425,000 pour le Programme des Affaires des anciens combattants en 1984-1985. En vertu de l'autorisation statutaire existante, une dépense supplémentaire de \$16,198,500 a été autorisée, portant ainsi le total des dépenses du Programme à \$780,623,500.

Besoins financiers par autorisation

PRÉVISIONS

	\$	\$	\$
Diffé- rence			
1984-1985		1983-1984	

Budgétaire

Credit 1 - Affaires des anciens

combattants - Dépenses de fonctionne-
ment, entretien de propriétés, y
compris les dépenses afférentes à des
travaux de génie, de recherches
techniques et autres qui n'ajoutent
aucune valeur tangible à la propriété
immobilière, aux taxes, à l'assurance et
au maintien des services publics;

autorisation, sous réserve de
l'approbation du gouverneur en conseil,
d'effectuer des travaux de réparation
nécessaires sur des propriétés
construites en vertu de contrats
particuliers à prix ferme et destinées

aux anciens combattants, afin de corriger
des déficiences dont ni l'ancien
combattant ni l'entrepreneur ne peuvent

être tenus financièrement responsables
ainsi que tout autre travail qui s'impose
sur d'autres propriétés afin de

sauvegarder l'intérêt que le Directeur y
possède.

(Tel que déjà prévu dans la Loi n° 2 de
1983-84 portant affectation de crédits)

262,571,000

249,970,001 12,600,

Extraits de la Partie II du Budget des dépenses

2-4

Section I

Aperçu du Programme

- A. Points saillants
- B. État financier récapitulatif par activité
- C. Données de base

2-7
2-8

- 1. Introduction
- 2. Mandat statutaire
- 3. Objectif du Programme
- 4. Plan d'exécution du Programme
- 5. Procédure applicable aux allocations
- D. Perspective de planification
 - 1. Contexte
 - 2. Initiatives
 - 3. Efficacité du Programme

2-9
2-10
2-10
2-10
2-14
2-14
2-16
2-16

Section II
Analyse par activité

- A. Aide sociale et soutien du revenu
- B. Services de santé
- C. Gestion des contrats immobiliers
- D. Administration du Ministère

2-17
2-22
2-28
2-31

Section III
Renseignements supplémentaires

- A. Analyse par article
 - 1. Dépenses par article
 - 2. Dépenses en personnel
 - 3. Dépenses en capital
 - 4. Subventions et contributions
- B. Analyse des coûts
- C. Lois et règlements concernant le Programme des Affaires
 - des anciens combattants

2-33
2-34
2-36
2-37
2-40
2-41

Programme des Affaires des
anciens combattants
Plan de dépenses
1984-1985

Commission canadienne des pensions : La Commission continuera :

- d'étudier et de prendre des moyens pour améliorer les services dispensés aux clients âgés de plus en plus nombreux, dont certains souffrent d'invalidités graves;
- d'améliorer le système orienté vers les clients pour mieux contrôler la productivité et les services;
- d'essayer de neutraliser les retombées du démantèlement à Charlottetown sur les activités et le délai de prestation du service aux clients.

Priorités de l'organisation

Bien qu'elles remplissent des fonctions très différentes, les composantes de l'organisation accordent toute la priorité absolue à la prestation compétente de services qui répondent aux besoins de leurs clients respectifs. A cette fin, les composantes de l'organisation entreprendront ou continueront d'accomplir les tâches ci-dessous.

Ministère des Affaires des anciens combattants: Toujours soucieux des soins dispensés aux anciens combattants âgés et de l'augmentation inévitable du nombre d'anciens combattants âgés, le Ministère continuera d'accorder une attention particulière au Programme pour anciens combattants âgés.

Le Ministère mène actuellement une revue exhaustive afin de simplifier les dispositions législatives et le processus administratif en matière d'allocations aux anciens combattants et d'allocations de guerre pour les civils (AAC/AGC) qui, en ce moment, sont complexes et occasionnent une lourde tâche. Cette revue aboutira à la rationalisation des ressources affectées à l'administration du programme de soutien du revenu. De plus, tous les efforts possibles seront déployés pour accorder les formalités d'administration des AAC/AGC avec celles des programmes de la sécurité de la vieillesse et du supplément de revenu garanti.

Des mesures ont été prises pour veiller à l'application satisfaisante de la politique et des lignes directrices nouvellement établies en matière de communications. La politique que le gouvernement vient d'énoncer au sujet des communications donne une nouvelle dimension aux communications des Affaires des anciens combattants avec les clients actuels et éventuels, les avocats et d'autres personnes qui les représentent, les députés et le grand public, au sujet des programmes de prestations et des cas de clients en instance de règlement.

Commission des allocations aux anciens combattants: La Commission continuera de participer à des études et à des recherches afin que les anciens combattants admissibles et les personnes à leur charge profitent pleinement des avantages prévus dans la Loi. Les changements nécessaires seront apportés grâce à l'interprétation des dispositions et à des recommandations de modifications réglementaires.

Le Conseil de révision des pensions, situé à Charlottetown, est chargé de régler toutes les questions d'interprétation de la Loi sur les pensions, d'étudier les décisions dont interjettent appel les anciens combattants et les personnes à leur charge qui ne sont pas satisfaits des décisions finales de la Commission canadienne des pensions, et de statuer sur ces appels.

Le Bureau de services juridiques des pensions offre des services d'aide juridique aux requérants qui désirent établir leur droit à des prestations en vertu de la Loi sur les pensions et de lois et d'ordonnances connexes. Cette aide peut être obtenue à toutes les étapes de la procédure applicable aux pensions. Les services du Bureau sont offerts aux anciens combattants par l'entremise de l'administration centrale à Charlottetown et des bureaux de district situés dans chaque province.

Plan de dépenses de l'organisation

Le tableau 2 renferme le plan de dépenses de l'organisation. Toutes les dépenses proposées sont des dépenses budgétaires.

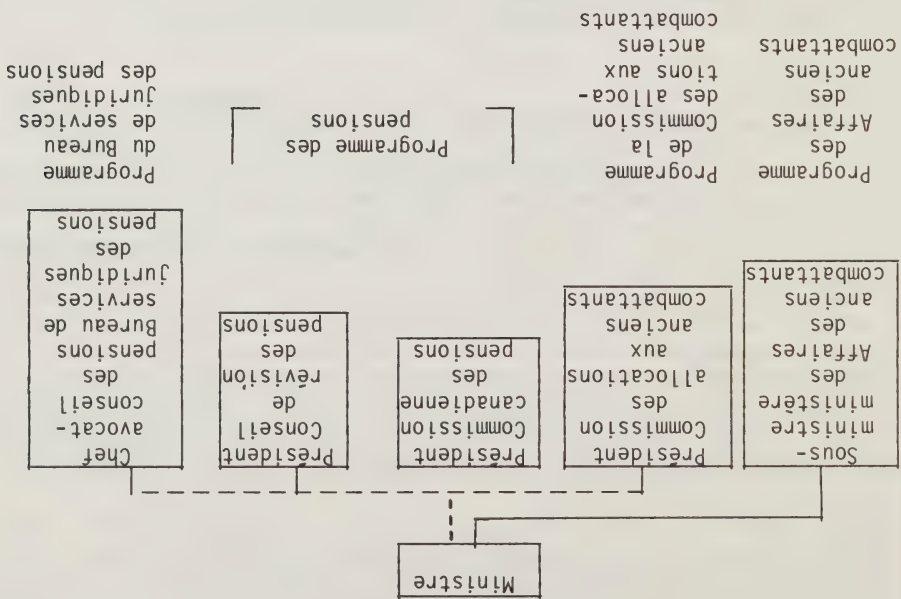
Tableau 2: Plan de dépenses de l'organisation (en milliers de dollars)

Détails	Budget des dépenses 1983-1984	Prévu 1984-1985
---------	----------------------------------	--------------------

Programme des Affaires des anciens combattants	780,624	748,659	31,965	2-8
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	1,666	1,523	143	3-5
Programme des pensions	734,667	685,892	48,775	4-8
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	4,584	4,685	(101)	5-6

1,521,541	1,440,759	80,782
-----------	-----------	--------

Tableau 1 : Organigramme des Affaires des anciens combattants



Le ministère des Affaires des anciens combattants, qui administre le Programme des Affaires des anciens combattants, offre un soutien financier sous forme d'allocations et de services de soins aux anciens combattants, aux personnes à leur charge et aux survivants par le biais d'une administration centrale située à Charlottetown et de bureaux régionaux et de district situés un peu partout au Canada.

La Commission des allocations aux anciens combattants est également située à Charlottetown. C'est auprès de cet organisme que les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, peuvent interjeter appel ou demander un réexamen.

La Commission canadienne des pensions applique la loi sur les pensions, les parties I et X de la loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, et plusieurs autres lois, ordonnances et règlements qui prévoient l'octroi de pensions en dédommagement d'une invalidité ou d'un décès attribuable au service militaire ou à tout autre service admis. Les services de la Commission sont offerts aux anciens combattants par l'entremise de l'administration centrale à Ottawa et des bureaux de district situés dans chaque province. L'administration centrale est censée déménager à Charlottetown en 1984-1985.

Rôles et attributions

En reconnaissance de la contribution unique des anciens combattants et de certains civils aux efforts de guerre et de maintien de la paix que le Canada a déployés durant les dernières décennies, le gouvernement canadien a instauré divers programmes d'aide spécialement conçus pour ces personnes. Les éléments suivants forment l'essence même des prestations d'aide accordées aux anciens combattants et à certains civils, à leurs survivants et aux personnes à leur charge :

- Le programme des pensions, qui prévoit des indemnités à l'égard d'un décès ou d'une invalidité, quel que soit le revenu des bénéficiaires (dans quelques cas, cependant, l'octroi des prestations est discrétionnaire et fonction du revenu);
- Le programme des soins liés à une invalidité ouvrant droit à pension; fourniture de services non assurés (médicaments, lunettes, etc., soins dans un établissement ministériel ou contractuel) aux anciens combattants admissibles;
- Le programme de soutien du revenu, dans le cadre duquel des allocations d'indemnisation sont versées aux anciens combattants qui ont des difficultés financières à cause des effets impondérables de la guerre;

- Les services d'aide juridique offerts à tous les niveaux de la procédure applicable aux pensions;

- un organisme auquel les requérants et les bénéficiaires d'allocations accordées en vertu de la Loi sur les allocations aux anciens combattants et de la partie XI de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils, peuvent interjeter appel ou demander une révision;
- une aide et des services aux anciens combattants qui se sont établis en vertu de la Loi sur les terres destinées aux anciens combattants afin qu'ils puissent acquérir les titres des propriétés sur lesquelles ils se sont établis.

Organisation et programmes des Affaires des anciens combattants

Les Affaires des anciens combattants sont dirigées par un ministre qui est comtable au Parlement du ministère des Affaires des anciens combattants. Le Ministre est également comtable au Parlement de deux commissions, d'un conseil et d'un bureau. Le tableau I présente l'organigramme des Affaires des anciens combattants.

Résumé de l'organisation	1 - 1
Programme des Affaires des anciens combattants	2 - 1
Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants	3 - 1
Programme des pensions	4 - 1
Programme du Bureau de services juridiques des pensions	5 - 1

Ce plan de dépenses est conçu pour servir de document de référence et c'est pourquoi il contient plusieurs niveaux de détails pour répondre aux différents besoins de ses utilisateurs.

Il comprend cinq chapitres. Le premier présente le Ministère. Les quatre autres présentent le plan de dépenses de chaque programme du Ministère.

Chaque chapitre commence par des extraits de la Partie II du Budget des dépenses pour le Programme que l'on décrit. Cette formule a pour but d'assurer le lien avec les autres documents budgétaires.

Le plan de dépenses du Programme des Affaires des anciens combattants et celui du Programme des pensions sont divisés en trois sections. Chaque section fournit plus de détails que la précédente pour chacun des programmes. La section I donne un aperçu du Programme et un résumé de ses plans et de son rendement actuels. Pour les personnes qui désirent plus de détails, la section II indique, pour chaque activité, les résultats prévus et d'autres renseignements essentiels sur le rendement qui justifient les ressources demandées. La section III fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Les plans de dépenses du Programme de la Commission des allocations aux anciens combattants et du Programme du Bureau de services juridiques des pensions comprennent deux sections. La section I donne un aperçu détaillé du Programme, comprenant une description ainsi que des données de base, les objectifs du Programme et une perspective de planification. La section II fournit, sur les coûts et les dépenses par article, des renseignements additionnels qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. Une table des matières générale énumère les chapitres; en outre, une table des matières détaillée est fournie pour chaque programme. Pour les lecteurs qui veulent des renseignements de nature financière, le plan de dépenses des Affaires des anciens combattants à la Partie I renvoie à la page du tableau des besoins financiers dans le plan de dépenses de chaque Programme. Lorsqu'il y a lieu, chacun de ces tableaux renvoie à son tour à des renseignements plus détaillés sur chacune des activités d'un programme.

Budget des dépenses 1984-1985
Partie III
Affaires des anciens
combattants Canada

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commencant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Le document renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Dans le Guide du Budget des dépenses du gouvernement du Canada, vous trouverez d'autres conseils sur la façon de repérer les renseignements qui paraissent dans chacune des parties.

L'introduction des documents de la Partie III s'achève sur une période de quatre ans. Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne le Budget des dépenses principal.

© Ministère des Approvisionnement et Services Canada 1984

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres libraires

ou par la poste au :

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue BT 31-2/1985-III-49
ISBN 0-660-52517-8
à l'étranger: \$14,40
Canada: \$12,00

Prix sujet à changement sans avis préalable

Affaires des anciens
combattants Canada

Budget
des dépenses
1984-1985



Plan de dépenses

Partie III

JUL 13 1986



3 1761 11549571 5